

LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ

KÉZIRAT GYANANT!

EJTŐERNYŐS
tájékoztató 

1990/1

O. GUERNAY: SEMMI OK AZ UJJONGÁSRA. A SIKLÓEJTŐERNYŐZÉS 1988. ÉVI MÉRLEGE (*Drachenflieger Magazin*, 1989. N^o 2)

Szívesen emlékezünk az elmúlt szezónra. De közben egy kicsit szomorúak is vagyunk: eszünkbe jutnak a szép termikes napok, az izgalmas versenyek, az új nagyteljesítményűek szenzációs repülései, de a megtörtént balesetek is.

1987-re is szívesen emlékezem. Mert akkor még előfordultak olyan siklóajtőernyők is, amelyekkel még semmilyen problémát nem jelentett a startolás. Kevesebb volt a pilóta, kevesebb az izzadság, kevesebb a hirdetés és kevesebb lett a gyártó, a cipő, a klub és a versenyző. A használt ejtőernyők piacán csak a jóindulatú Maxi-k voltak, nem pedig a kritikus nagyteljesítményűek. NSZK-ban megjelent az igazolvány, a repülésalkalmassági, és az első halottak, amelyekről elsőként sajnos éppen a DraMa között vastagbetűs sorokban. Én pedig vettem magamnak egy tandem ejtőernyőt.

Azóta elmúlt egy év. Az előrejelzések megdőltek. Az idei tavaszra hetes siklószámot ígértek. Ötös valósult meg. Repülni ugyan nem ezzel tanulunk de értékesítésre kerül ilyen ejtőernyő, és le is zuhanak vele. A '88-as évben totális törekvés történt a siklóajtőernyő-piacon a vezetés megszerzésére.

Sajnos nem lett megtakarítva a kínos vetélkedés a két szövetség között a repülésalkalmassági vizsgálati jogért, vagy a szövetségek és a gyártók közti pozíció harcok. Mert aki győz, azé a fogyasztó, és az oktatás joga. Ezek mindaddig szívesen látott dolgok, amíg csak a pénzért, az oktatásért és az értékesítésért történik. De ezzel együtt jár az is, hogy az embert rosszul oktatják, és a hozzá nem illő ejtőernyő miatt kifecamodik az izülete, vagy eltörik a csontja. A vizsgáztatás szigorítása semmit nem old meg. Először átszervezés szükséges. Fakír és felelősségtudatos oktatókra van szükség. A '88-as fejlesztés jelszava a „csúcsteljesítmény” volt. Nagyteljesítményű, merevítő lécekkel ellátott ejtőernyők, zárt kamrákkal bukkantak fel. „Teljesítményben kell keresni a félelmet”, lett a jelszó. „Egy versenyző nem lehet olyan biztonságos, mint a többi. Az igaz, hogy zsákrepülésbe kerül, de ezek csak olyan pilóták számára ajánlottak, akik tudják, hogyan kell az ilyennel játszani.” Ilyen és hasonló fázisokkal találkozik az ember. Azonban mindnyájan emberek vagyunk, elkövetünk néha hibákat. Ha fel is készül valaki egy nagyteljesítményű negatív tulajdonságaira, azon be is gyakorolja magát (milyen irónikus), a még fennmaradó kockázatot nem lehet kikapcsolni. Ezért: nem lehet egy légi járműnek sem negatív tulajdonsága. Egyetlen gyártó sem legalizálhat konstrukciós hibát, és nem foghatja rá a pilótára a „szakszerűtlen kezelés” vádját. A nagy teljesítményt igényeljük. De, kérem, ne ilyen módon.

Nagyteljesítményű és egyedi vizsgálat? Erre egyszer szükség lesz, mert a repülésalkalmassági vizsgálat slamos lett? Miért nem teljesít hirtelen az azonosnak mondott ejtőernyő ugyanannyit? Talán elaludt közben a varrónő? Talán kevés volt a zsinór, azért kellett rövidebbre szabni? Nagy gyártóüzemeknek különösen ügyelniük kell az egyes darabok minőségére. Komolyan, itt minden milliméter számít.

A kiadásra kerülő repülésalkalmasságiakat is sok kritika érheti. Az a tesztpilóta, akinek ötszáz „átelési” gyakorlata van, meg tudja még ítélni az ejtőernyőket a vásárlók kritériumai szerint?

A tesztet végző túréhatára nem magasabb már áramlásleszakadás közben, mint másoké? Sohasem szabad elfelejteni, hogy sok-sok pilóta anélkül nyergel át nagyteljesítményűre, hogy ismerné az „átelést” és a zsákrepülést azokra helyesen tudna reagálni. Megfeledezhetünk arról, hogy az ún. „össze-melegedési idő” a pilóta és a nagyteljesítményű között szintén meghosszabbodik?

És ehhez jön még a következő dolog: a pilóták önértékelése, amely lehet alul-, vagy fölülértékelt saját tudásuk és aerodinamikai és meteorológiai ismereteik tekintetében.

Az 1988 as évet rutinbalesetek jellemezték. Ilyen volt annak a leánynak a balesete is, aki megölte magát, mert azt hitte, hogy a start csak rutin kérdése. Startjai egyre szörnyűbbek lettek. Sokáig szerencséje volt. Aztán egyszer nem volt. Ez októberben történt Petit Moleban (F): félig kinyílt kupolával a szakadékban. Vagy: egyszerre négyen futottak neki. Egy egyszerű startnak. Csakhogy egy domboldalon. De nem voltak egyszerűek a szélviszonyok. A szélárnyékos és a szélalatti oldal közti különbség néhány másodperc múlva kiderült. A domboldalon a repülés egyszerű dolog, de nem hátszélben. A forgó gyorsan odacsapott. A négy pilóta közül három lezuhant. Összecsapódott kupolával a fákra, szögesdrót-

ra vagy gödörbe (Franciaország, 1988 októbere, Miussy közelében).

Vagy: '88 nyarán egyedül egy lány a Mont Biliat-on (Savoia). A sziklák miatt turbulens termik a csúcson. Este találták meg holtan a lányt. Súlyos sérülései voltak. Túlnyomórészt a startoláskor és repülés közben történnek balesetek a nagyteljesítményűekkel. Oka: a saját tudás túlbecsülése ezeknél a start során bizonytalanul viselkedő, és repülés közben érzékeny légijárműveknél. Ezekben az esetekben éppen úgy vétkes lehet a pilóta, mint a légijármű. Több tényező összejátszásáról van szó.

De ne merengjünk a múlton. Inkább nézzük a jelent, amivel szemben találjuk magunkat: a fogyasztók letaglózása hamis hirdetések által, a kiképzésre és a siklóejtőernyő-gyártásra, amely nincs tekintettel a veszteségekre. A gyártók tesztpilótáira, akik végtelen távol vannak a vevőktől, miközben precíziósra trimmelt légijárműveikkel a józan ész határán elfebegnek a termikillúziókon. Gyakran pánikeltőnek titulálva azt, aki elgondolkodik ezeken.

De sokszor viselkednek alattomosan egymással: az iskolák, harcolva a vevőkért, a mindent jobban tudók a szövetségekben, saját biztonságról szóló droktinájuk terjesztése közben, a gyártók és importőrök, ha nem gyorsan és sokat értékesítenek. És ezek legalább egy kárörvendő mosolyt csinálnak az arcokra.

Fordította: Mándoki Béla

G. STEINBERG: '88-as ANALIZIS (DRACHENFLIEGER, 1989 N^o 4.)

Ha az ember összeszámolja azon ejtőernyőket, amelyekkel az elmúlt évben repült, úgy összejön néhány tucat: szériagyártásba nem került prototípusok: a piacot rövid idő alatt meghódító új konstrukciók, és olyanok, amelyek valamilyen ok miatt nem nyerték el a vásárlók kegyét. Ezeknél gyakran nem a kidolgozás és a teljesítmény nem volt kielégítő, hanem a marketing- és forgalmazási tevékenység volt hiányos (felhívja a figyelmet a kereskedők hasznára).

A szerkesztőség számára nem volt könnyű feladat hónapról-hónapra a bemutatásra kiválasztani a legérdekesebb ejtőernyőket.

Egy kis statisztika: a SHV eddig összesen 79 repülésalkalmasságot adott ki siklóejtőernyőre, s az elmúlt szezonban 39 DHV repülőalkalmassági 27 ejtőernyőtípus között oszlott meg (88. 10. 20-i állapot). A 27 siklóejtőernyőből 17 volt olyan, amit csak egyféle mértékben ajánlottak, miközben a vevők 11 olyan ejtőernyő közül válogathattak, amelyeket két-, sőt, háromféle méretben is gyártottak. A harmadik (39-ből 28 ejtőernyő) esett bele az 1-es vagy 2-es DHV klasszifikációba. Voltak olyan ejtőernyők, amelyek kitűntek egyszerű repülési tulajdonságaikkal. Ezekkel fiatal pilótákat céloztak meg, valamint olyan szórakozásból repülőket, akik az élvezetes repüléseket többre tartják a nagy teljesítményénél.

A DHV tesztpilótái 1988-ban 11 siklóejtőernyőt soroltak be a 3-as vagy a 4-es kategóriába. Ezek azok az ejtőernyők, amelyekkel leggyakrabban repülnek, és részben (4. kategória) amihez speciális képzés szükséges. Ezeket a teljesítmény-pilóták számára készítették, illetve teljesítmény orientált sokatrepülőknél.

Az 1988-ban általunk bemutatott ejtőernyők fele az 1-es és 2-es, a többiek a 3-as és a 4-es kategóriába tartoznak. Így az olvasók tájékoztatást kaptak az új konstrukciók sokrétű ajánlásairól és a gyártási orientációkról, amelyekből kiderült, hogy milyen sokrétű lehetőség van a teljesítmény optimalizálására és ez a fejlődés még messze nem érkezett a végéhez.

1988 elején még az Ailes de K BIG-X-e (jelenleg Brizair 10) volt az az ejtőernyő, aminek a teljesítményét érdemes volt megmérni. A 87-es év nyárutóján tartott nemhivatalos VB-n Verbierben, a két NSZK bajnokságon Garmischban és Tegelbergen, valamint más versenyeken is a győztesek vele repültek, és '88 tavaszán is nagyteljesítményűnek számított. Teljesítményadatai (min. merülése kb. 2 m/s, max. siklószáma kb. 4,0–4,1 Vmax. kb. 35 km/ó) először tették lehetővé, hogy a szabadidő-pilóták nagy számban megtegyék a döntő lépést az egyszerű lesiklástól a termikrepülés felé.

A BIG—X (Ejtőernyős Tájékoztató, 1989 N^o 2. p. 8.) koncepciója főbb vonalakban már megtalálható az elődjénél is, a 87-es év éllóvas ernyőjénél (Asterion—ITV 927: fecskefarok-kiképzés: AiLes de K profil: előrenyúló felső kupolarész, az alsó kupolarész V-formájú belépőél) és csak egyedül Kalbermatten sikeres továbbfejlesztése, a felület megnövelése következtében (24-ről 28 m²-re/profil) növekedett meg lényegesen a teljesítménye.

A Big—X már régen nem számít nagyteljesítményűnek. A teljesítmény adatai most is érvényesek, amelyek szerint a 2-es osztályba van besorolva, és 80 kg-nál nehezebb pilóták számára még ma is megbecsült koncepció (Brizair 10), és az újabb légijárművekkel, amelyek 2. osztálybesorolásúak, ma is állja a versenyt.

Egy megjegyzés: a DHV 2. osztályú légijárműveknek is tisztán aerodinamikai korlátaik vannak. Az 1987—88 NSZK bajnok, Toni Bender a legutóbbi siklóejtőernyős oktatók tanfolyamán is megerősítette ezt. Érvényes repülésalkalmassággal bíró siklóejtőernyővel végrehajtott tesztrepülésekből kiderült, hogy extrém helyzetekben (pl. teljes átesésből kell hirtelen kihozni: a fékek gyors, teljes túlhúzása és elengedése) a „Big—X osztályú” siklóejtőernyőknél is elvileg lehetséges a kupola feltöltése, ha ért ahhoz a pilóta.

Az 1987-ben olyan sikeres kacsafarok-koncepciót 1988-ban további gyártók is átvették. A 2. osztályú ejtőernyők legtöbbjénél (ha nem közvetlen másolásról van szó) felfedezhető sok hasonlóság a Big—X-hez, vagy az Asterion 927-hez. A 4. osztályban a GENAIR-től átvették a nagyteljesítményű ejtőernyőkhöz a szögletes formát és a kacsafarkat. A legtöbb konstruktőr 1988-ban áttért a szögletes formáról az elliptikusra. 1988-ban elsőként éppen az ITV főkonstruktőre, Paul Amiel hagyta el a kacsafarok-koncepciót, aki a „feltalálója” volt, és az ALNAIR-rel (Ejtőernyős Tájékoztató, 1989. N^o 1. p. 26.) egy kompromisszum nélküli elliptikus alakot mutatott be. Amíg az elliptikus ALNAIR tömörnek és kompaktnak tűnt, addig a MAGIC EVOLUTION-nál (Ejtőernyős Tájékoztató, 1989. N^o 2. p. 5.) ez egyenesen eleganciává vált. A North Sails gyakorlatilag az ellipszisre integrálta a kacsafarkot, amelynél — elsősorban a REVOLUTION-nál, a középrész messze hátulra kinyúlik. És a KESTREL-nél a Pro Design cég legújabb termékénél a szokásos kacsafarok egyszerűen kombinálva van az ellipszissel.

1987-ben még a Big—X megmutatta, hogy milyen messze tud menni és úgy tűnt, csak néhány négyzetméterrel meg kell növelni a felületet, 1988-ban ezen a téren fordulat következett be: a '88-ban bemutatottak közül csak kettőnek volt a felülete nagyobb 30 m²-nél (BLOW UP COMPETITION, REVOLUTION 30). Ezek a „tehervitorlázók” még mai napig is ajánlatosak 80 kg-nál nehezebb pilóták számára. Azonban a legtöbb gyártó arra törekedett, hogy kompakt felületből maximális teljesítményt hozzon ki. A legjobban ez a GENAIR 312-nél (Ejtőernyős Tájékoztató, 1989. évi N^o 1. p. 24.) sikerült, amelynek 20,1 m²-es felülete mellett igen jelentősek a teljesítmény adatai. A nagyteljesítményű ejtőernyők felületi mérete 23—26 m² között változik.

1987-ben még ajánlottak speciális miniejtőernyőket az alpinisták számára, de 1988-ban felhagytak vele. A kis tömeg- és hajtogatási méret nem ellensúlyozza a hátrányos repülési tulajdonságokat. Teljesítmény és elsősorban a leszállási tulajdonságokat nem lehet stabilan tartani, ha a szokásos ejtőernyőtípusoknál lemegyünk a 20 m²-es határra. Az ezen területen használatos ejtőernyők között egyre több olyan tűnik fel, amelyeknél éppen a magas hegyek közötti alkalmazáshoz illesztik a teljesítményét (siklás, fordulóképesség, sebesség), különös tekintettel a biztonsági tényezőkre. A Mount Everest csúcsáról az első repülést 1988. szeptember 26-án Jean—Marc Boivin végezte egy GENAIR 510-sel, ami szintén ezt a fejlődést igazolta.

A teljesítmény növekedésével egyidőben a felület csökkenthetősége érdekében 1988-ban több, mint sokat foglalkoztak a profil fejlesztésével.

A Big—X és X3, továbbá néhány más ejtőernyő az év elején még tekintélyesen nagy keresztmetszetű kamrákkal érték el sikereiket. Már optikailag is a biztonság érzését sugalták. Egyedül AiLes de K vágott bele a változtatásba, amikor a régen beharangozott GENAIR koncepcióját a sorozatgyártásban részben zárt belépőélel készítette (a GENAIR 312-nél a kamrák hozzávetőleg kétharmada zárt).

Még Fritz Dolezalek sem, aki nagy tudója a siklóejtőernyőknek, nem alkalmazta a BLOW UP CO-

PETITION-nál a zárt cellákat, habár ő már 1987-ben elsőként sikeres repüléseket végzett a „zártcellás” BLOW UP PROTO-val. Vagy talán éppen ezért?

Más gyártók a legnagyobb feltűnést a belépőél optimalizációjával keltették. A vezető francia gyártónál, az ITV-nél megpróbálták a hagyományos profilelemeknek új formát adni. Ennek a fejlesztésnek lett eredménye az ALNAIR. Feltűnő volt az ALNAIR-nél az erősen görbült belépőél, a felső kupola-rész messze az alsó fölé ki volt húzva. Összességében egy eddig szokatlanul lapos profil keletkezett ezzel a majdnem „zárt” belépőélel, és így a légáram nagyobbik része az alsó rész fölött áramlott. Kezdetben gondot okoztak a repülés közben összeomló cellák, amelyek kritikus repülési helyzetet okoztak, s ezek a repülés gyakorlatában tarthatatlannak bizonyultak. A mai nagyteljesítményű ejtőernyők többségének a belépő éle hasonló kialakítású.

1988-ban sokat kísérleteztek az ejtőernyők stabilitásának növelése érdekében. Habár elsősorban a profilstabilitásból eredő teljesítmény-növekedés volt a cél, de ezzel a biztonság területén is előbbre léptek.

Az X3 volt az első ejtőernyő, amelyik a szokásos stabilizátor nélkül jött ki. A 40 zsinórfül gondoskodott a szükséges iránystabilitásról. Már a REVOLUTION-nél és a CONDOR VIP-nél is elsősorban a zsinórfülek voltak a döntők és a nagyfelületű stabilizátorokat elhagyták, ha az X3-mal szemben a zsinórfülek száma lényegesen csökkent is. A GENAIR visszatérést jelentett a stabilizátorhoz, ahol ez nem egyszerűen textilcsíkokat jelentett az alsó felületen, hanem légcellás rendszerű, levegőnyílásokkal ellátottakat, mert így „formában” lehet azokat tartani. Ez olyan koncepció, amelyet az X3-at (kb. 40 zsinórfül) követő Extase C-hez (nincs zsinórfül) is átvettek.

A profil laposítása majdnem minden '88-as ejtőernyőnél megtalálható. Csak a GENAIR-nél (merekítő lécek az elülső zsinórfülben) és BLOW UP TYP 30-nál (bedugható merevítő lécek a belépőnyílások nyitvatartására) használtak a sorozatgyártásban készülteknél merevítőt. A vitorlalécek alkalmazása, legalább is 1988-ban, nem hoztak lényeges teljesítmény-növekedést. Éppenígy hiába keresi az ember az 1988-as széria ejtőernyőknél a kereszttrudat. A nagy várakozással beharangozott (feltehetőleg számításon és szélcsatornás méréseken alapuló), a felső kupolafelület első élének ilyen jellegű keresztmerekítésétől sokat várt számos pilóta. Műszaki problémák és bizonyos biztonságtechnikai gondok miatt ezen várakozás, legalábbis 1988-ban nem teljesült.

A belépőélek minden ejtőernyőnél szegőszalaggal meg lettek erősítve. Némelyik gyártó egyszerűen kupolaanyagot használt erre a célra, míg mások Mylar laminátot vagy hasonlóan merev anyagot.

A profilos bordák túlnyomó része is megerősítésre került, de csak kevés gyártó készítette az egész kamrafalat ilyen merev anyagból, mert ez hátrányos lenne a tömeg és a hajtogatási méretek tekintetében. Legtöbbször csak a cellaválaszfalakat vagy csak annak elülső részét, a belépőélek környezetében erősítik meg többszörösen a profilos bordát.

Az 1988-as széria-ejtőernyőket két új indítási rendszer forradalmasította. A szokásos, teljesítményt fogyasztó, valamint lassú reakciójú fékzsinóros kormányzást Paul Amiel, az ITV konstruktőre már 1988 tavaszán ad acta tette. Az általa kifejlesztett zseniális, az ALNAIR-nél alkalmazott tömegközéppont-áthelyezéssel kormányzási rendszere az 1988 új konstrukciója és új dimenziót jelent a siklóejtőernyőzés területén: a pilóta tömege több csoportra oszlik meg (speciális ülőheveder), ami egy szervóhoz hasonló kormányzási módot eredményezett. A hagyományos fékezéssel szemben hatékonysága az ALNAIR-nek különösen jól megmutatkozik a gyenge termikben végzett fordulók során.

A koncepciót több-kevesebb sikerrel más gyártók is lemásolták. A zsinórhosszak beállítása ennél az ülődeszkás kormányzásnál sokkal nehezebb, ezért van az, hogy néhány új konstrukciónál továbbra is a levegőt „fékezik”. Az ALNAIR besorolása (és más „Alnair”-rendszerű kormányzású ejtőernyőé is) a 4. DHV osztályba (speciális képzésű teljesítménypilóták számára) történt, ami jogszerűnek tűnik (ha pl. az Inferno Five analóg kormányzásával a harmadik osztályra számíthat, ami nem egészen világos).

Az IVT „billenő ülése” mellett nagyon hatásosnak bizonyult az AiLes de K GBS rendszere is (siklóejtőernyő-gyorsító rendszer), az ITV rendszerrel ellentétben ez nem súlypontáthelyezéssel műkö-

dik. A kormányzás kézzel, azaz két 15 cm hosszúságú, az elülső és hátulsó hevederekre felerősített, fémkengyel billentésével történik a kívánt szárnydeformáció elérése.

A felületdeformációs kormányzás pompás rendszere (mint pl. az 1987-es év BLS rendszere) sorozatgyártásban még nem került bevezetésre.

A TERMIK 268 hátsó hevederén lévő, az állásszög beállítására szolgáló trimmelő zár már nem tűnik „felesleges ballasztnak”, mert az utódkészülékekénél (EXTASE, KESTREL) nagyon hatásosnak bizonyult, és továbbfejlesztett formájában már az 1989-es év olyan új konstrukciójánál is fellelhető, mint az STV/Steger COMET CX-e. Igazi hátrányáról, vagy általa okozott veszélyes repülési helyzetről eddig nem hallottunk.

A teljesítmény területén 1988-ban hatalmasat léptek előre, és vele egyidőben új határokat tűztek ki. A pilóták nagy részének ekkor vált lehetővé valójában a termikrepülés. Mindenféle helyi időtartam repülési rekordot állítottak fel, a világcsúcs 11 óra lett (ITV–GEMMA), majdnem 50 km-t repültek egyfolytában (MAGIC EVOLUTION), és sík vidéken is (Anglia) túljutottak a 19 km-en (ITV–GEMMA).

Siklószám: a siklóéjtőernyős reklámokban már 1987-ben megszületett az 5,0-ás érték, ha a mi tesztrepüléseink során a Garmisch-on lévő sísáncon gyakorlatilag csak 3,5–3,6 közti értékeket mértünk is. 1988 elején az X3 3,9-es értékével nagyon megközelítette a 4,0-es határt (a gyártó 4,5-t reklámoz), amit más éjtőernyők is követték. A teszt körülményei (v. ö. „A siklószám” című cikkel, Ejtőernyős Tájékoztató, 1988. N^o 4 p. 27.) miatt sajnos az 5,0-ös érték 1988-ban álom maradt. Azonban a teljesítmény-növekedés hatalmas volt, és a megrepült 4,5+ siklószám majdnem egy egységnyi növekedést jelent, kereken 25 %-kal magasabb, mint az előző évi: átlagon felüli növekedés!

A sebesség: már '87 végén felhívta magára a figyelmet az X3 magas sebessége, ami valóban 40 km/óra volt. Az 1988-ban bemutatott éjtőernyők közül csak egyetlen, a GENAIR 312 érte el ezt az értéket. GBS-sel, „teljes sebesség” esetén, jó negyvennel repült. Ennél nagyobb sebességet még egyetlen éjtőernyővel sem tudtam a sebességmérőről leolvasni. A sok gyártó által közölt ennél szebb számokat sajnos még mind a mai napig nem tudtam elérni. Azonban hozzá kell tennem, hogy a sebesség mérése éppen a siklóéjtőernyőknél problematikus. A hibalehetőség éppen az alacsony sebesség miatt nagy (a pilóta légellenállása, a mérőfűvóka ferde helyzete következtében). Gyakorlatiasabb és jobb megoldási javaslatért nagyon hálás lennék.

Minimális merülés: az év elején a 2,0-es érték (pl. Big–X-é) csúcsnak számított. Manapság e tekintetben a viszonyok eltolódtak. A legjobb termikrepülő-éjtőernyőknél valós érték az 1,7 m/s. Ez 0,4-gyel, azaz 25 %-kal jobb, mint 1987 végén volt, hatalmas előrelépés.

A második osztályú légijárműveknél ez az érték nem lehet rosszabb 2,2 m/s-nál. A gyakorlatban mért értékek itt is csak irányértékek (turbulenciák, fel- és leáramló szelek, állásszög, ülőhelyzet). Az általunk megadott számadat nem is vehető figyelembe.

A biztonság 1989 legkínosabb témája. Egy éjtőernyő heves viták kiváltója volt: a GENAIR 312. (L. Ejtőernyős Tájékoztató, 1989. N^o 1. p. 22.). A konstrukciós felépítése zseniális, teljesítménye hatalmas. Azonban hamarosan repülési esemény történt vele, amely komoly biztonságtechnikai problémát vetett fel. Midőn a DHV két tesztpilótájának (Bender és Kirsch) egy repülésalkalmassági próbarepülés során mentőéjtőernyőt kellett nyitnia, a DHV-nak nem maradt más választása, mint a repülésalkalmassági visszavonása. Az, hogy az ok valóban a pilóták nem kellő tudása volt-e (ahogy ezt a gyártó állította), vagy pedig a szabadalmazott zárólap (használat esetén a levegő ugyan be tud jutni a kamrákba, de nem tud kijönni belőle) valódi biztonságtechnikai hiányosság: kiderítendő volt. Számos jó pilóta repülési tapasztalatai adhatják meg a választ.

A MAGIC EVOLUTION bemutatásakor (Ejtőernyős Tájékoztató, 1989. N^o 2. p. 5.) egy spirálzuhanást úgy mutattam be, ahogy azt átéltem. Akkoriban megkíséreltem az összehajtott felületet egyoldalas pumpálással (a behajlott oldali fék erőteljes rángatásával) kihajtani, azonban ez csak 150–200 méter zuhanás után sikerült. A repülés éppen abban az időszakban történt, amikor a Genair vita ki-tört. Ma már én is tudom, hogy az egyoldalas pumpálás majdnem hatástalan, mivel a behajlott szárnyoh a fékek lazán csüngnek.

Később még volt két további visszahajlási helyzetem az EVOLUTION 30-cal, amelyekből mindkétoldali azonnali túlfékezéssel jól ki lehetett jönni (a magasságvesztés 20–40 méter között volt). Én a MAGIC EVOLUTION-nal mindig szívesen és biztonságérzetben repültem, és egyáltalán nem tartom veszélyes ernyőnek. Az előbbieket alapján tehát kijelenthetem: az olyan ejtőernyők, mint amilyen az EVOLUTION is, csak gyakorlott kezekbe valók.

Toni Bender felhívta a figyelmemet a REVOLUTION portréjában leírt egy kijelentésemre. Arról van szó, hogy a stabilan visszahajlott belépőél kinyitásához a mellső hevederek egy húzását, ill. rántását javaslom, aminek én azonnal ellentmondtam. Azonban elolvasva a kérdéses sort, rögtön rájöttem tévedésemmre: azonnal megvilágosodott előttem, hogyan volt ez akkor, amikor azt a kijelentést tettem. Ezért egy dolgot azonnal tisztázni kell:

Sohasem szabad az elülső hevedereket húzni a visszahajlott ejtőernyő kinyitására. Erre hatásosabb a mindkét oldali túlfékezés (természetesen a hátsó hevederekkel rá is segíthetünk).

Még egy megjegyzés a KESTREL portréhoz: a zsákrepülési és leszállási tulajdonságainak bemutatása kissé túl pozitívrá sikerült. Ugyan nem mutatott kifejezett hajlamot a KESTREL a zsákrepülésre, azonban a fékek felcsavarása nélkül is minden további nélkül markáns zsákrepülésbefékezhető. Ugyanez áll a leszállásra is: a KESTREL-lel okvetlenül repülni kell, nem szabad „pumpálni”, ekkor enyhén „túlhúzottá” válhat. A szokásos leszállási technikával a leszállás problémamentes. A KESTREL-ről is minden további nélkül elmondható egyébként, hogy vele a repülés „biztonság érzetét” adja.

Az ülődeszka-kormányzás egyéves tapasztalata alapján az eredeti gondok nem lettek igazak, azaz, hogy kemény termik és turbulens szélviszonyok esetén ellenőrizhetetlen szárnydeformációk lépnek fel.

Az ALNAIR, amint azt említettem, a nagyteljesítményű, jóindulatú ejtőernyők közé tartozik. Lassanrepülési képessége és „bolondbiztos” leszállási viselkedése ezekben a kritikus repülési helyzetekben is élvezetessé teszik a vele való repülést. Azonban egy olyan ejtőernyőt, amilyen az ALNAIR, erőszakos manőverekkel extrém repülési helyzetbe hozható, amint tette is ezt Christoph Kirsch, Henri Hauck díjazott filmjében, a „Paragli-ding Extrem”-ben.

Összefoglalás

1988-ban bebizonyosodott, hogy a jelentős teljesítmény-növekedés ellenére biztonságos ejtőernyőket lehet építeni. A GENAIR körül zajlott vita sok pilóta magabiztosságát (és számos gyártóét is) megingatta. 1989-ben a „teljesítmény minden áron” elv, legalább is a széria ejtőernyőknél, nem jön számításba.

A fejlődés 1989-ben sem áll meg, és a vége sem látszik még sokáig. A csúcskategóriájú siklóejtőernyők rövidéletűségének oka az árak változása, amelyet a teljesítmények semmi esetre sem tudnak követni. 1987-ben egy csúcsejtőernyőt kb. 3000,—DM-t kértek. 1988-ban 4000-et, és 1989-ben feltehetőleg 5000-et fognak kérni.

Fordította: Mándoki Béla

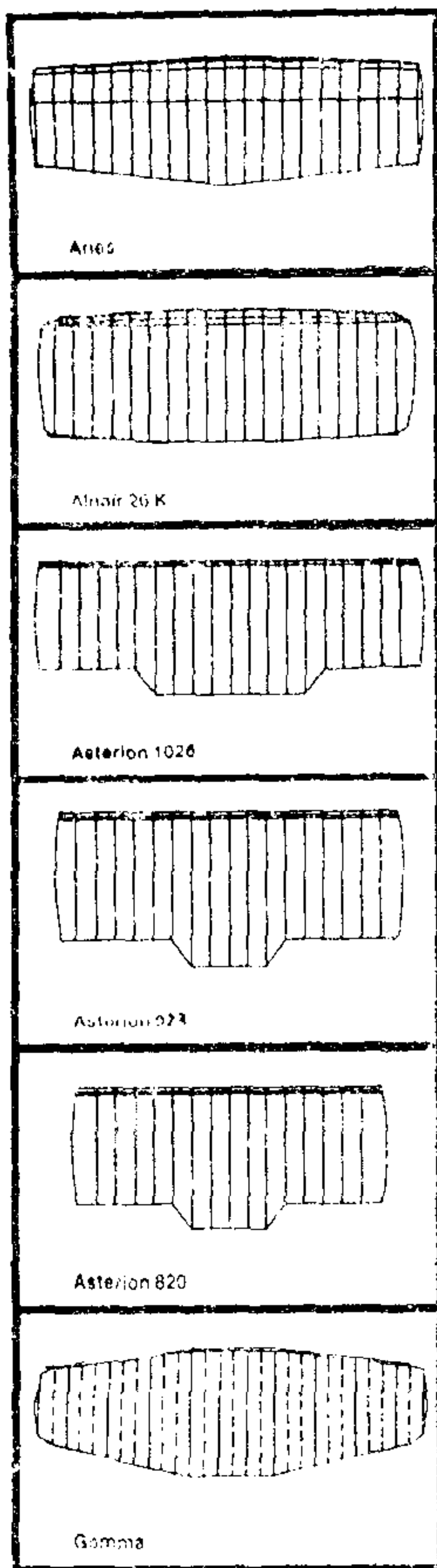
SIKLÓREPÜLŐ-EJTŐERNYŐK PROSPEKTUSADATAI

Gyártó/ típusjelzés	Felület m ²	Fesztáv m	Karcsúság	Cella/kamra- szám db	V _{max} km/h	Merülő se- besség m/s	Ajánlott test- tömeg kg	Megjegyzés
ITV/1								
Aries-25	25					1,6	75	/2.
Aires-23	23					1,6	60	/2.
Asterion-1026	26			10		1,8	80	/2.
Asterion-923	23			9		2,2	65	/2.
Asterion-820	21			8		2,2	55/60	/2.
Alnair-26K.	26,5					1,7	70	/2.: ET. 1989/1.
Gemma-124S	24					1,4	70/75	/2.
Gemma-123-S	23					1,4	65	/2.
Gemma-25.	24,75	9,20	3,47	10/28	35	1,6	70/95	DRA-MA 1988/10.
Ailes deK./3.								
Genair-314	22	8,50	3,28	17/20				DRA-MA 1988/10.
Genair-512								
ZIP	25,5	9,20	3,32	17/21				DRA-MA 1988/10.
Trilair-19	19	7,80		/19			50/70	DRA-MA 1989/5.
Trilair-21	21,2	9,10	3,9	/21	4545	1,6	60/80	DRA-MA 1989/5.
Trilair-23	23,4	9,40	3,8	/23			70/100	DRA-MA 1989/5.
BLOW UP								
Genesi-22	22,5	8,86	3,47	11/31				DRA-MA 1988/12.
Genesi-24	24,5	9,50	3,90	/21	38	1,6	70/80	
FIREBIRD/4.								
F-1	27,0	10,80	4,3	12,5				
Ex-Tase 27	26	8,50	2,9	9,27	36	1,8	65/80	DRA-MA 1988/11.
Ex-Tase 30C	28	9,50	3,2	11/31	36	1,7	75/105	DRA-MA 1988/11.
PARASIL								
Jaguar XC-10	23,5	8,80	3,3	10/20			50/80	DRA-MA 1989/9.
Jaguar XC-11	25,2	9,68	3,7	11/22			70/100	DRA-MA 1989/9.
PRO DESIGN								
Kestler-248	24,8	8,70	3,1	15/20	38	1,7	60/95	DRA-MA 1988/12.
INFERNO								
Five-Five	21		3,7	11/22	42	1,8	60/80	DRA-MA 1989/1.
Five-Five Plus	25		3,7	12/24	42	1,7	70/90	DRA-MA 1989/1.
PARATECH								
Progress-11	19,5	7,50	2,9	11	40			DRA-MA 1989/7.
Progress-13	24,5	8,90	3,2	13				DRA-MA 1989/7.

Gyártó/ típusjelzés	Felület m ²	Fesztáv m	Karcsúság	Cella/kamra- szám db	V _{max} km/h	Merülő se- besség m/s	Ajánlott test- tömeg	Megjegyzés
CONDOR								
Vip-2	24	9,30	3,66	13/26				DRA- MA 1988/10.
Vip-I.	20	7,90	3,1	22	44	1,7	55/75	DRA-MA 1989/5.
Vip-II.	24	9,30	3,6	26	44	1,7	70/95	DRA-MA 1989/5.
FALLHAWK								
Proto	22	9,00	3,68	9/18				DRA-MA 1988/10.
Athlete	27,1	10,30	3,9	11,5/23				DRA-MA 1989/6.
Athlete 10,5	24,5	9,50	3,9	21	38	1,6	70/80	DRA-MA 1989/6
NORTH SAILS								
C-25	22	9,40	3,5	10,5/21	37	1,4	70/100	
Revolution 23	22,8	9,00		9,5/19	36	1,6	60/80	
COMET								
RC-26+	27,5	12,00	5,24	13/39				DRA-MA 1988/10.
CX-19	22,9	8,20	2,9	19/38	40	1,6	50/80	DRA- MA 1989/3.
CX-21	25,8	9,06	3,2	21/42	40	1,6	70/120	DRA-MA 1989/3.
PARACOND (D. Korea)								
Silver Ghost	26,5	9,60	3,5	11/22				DRA- MA 1989/10.
CHARLY								
Populair 23		7,75				1,8	60/80	
Populair 26		8,60				1,8	70/100	
EO 21		7,92				1,6	45/65	
EO 23		8,80				1,6	60/80	
EO 26		9,68				1,6	80/110	
Aero 22		8,16				1,45	45/65	
Aero 24		9,12				1,45	60/80	
Aero 27		10,08				1,45	80/110	

Megjegyzések

- /1. Az ITV ASTERION-927, illetve 823 leírása az Ejtőernyős Tájékoztató (ET), 1988. évi 5. számában található.
- /2. L. a mellékelt ábrát az ejtőernyők alaprajzairól.
- /3. A GENAIR PROTO-ról a Drachenflieger Magazin (DRA-MA) 1988. évi 10. számában jelent meg cikk.
- /4. Az X-3-ról az ET 1988. 4-ben jelent meg leírás.
 - A fényképanyagok alapján – a CHARLY és az ITV vonatkozásában – tanuló-ejtőernyőnek megjelölt POPULAIR alaprajza megfelel az ASTERION-nak, közepkategóriájú ejtőernyőnek megjelölt EO alaprajza az ALNAIR/AIRES-nek, míg a teljesítmény-ejtőernyőnek jelölt AERO a GAMMA-nak felel meg.
 - A forrásmegjelölésekben megjelölt cikkek az RTK Könyvtárában eredetiben és fordításban megtalálhatók.



-- A forrásmegjelölések segítenek abban is eligazodni, hogy mikor került forgalomba, illetve mikor kezdett ismertté válni az adott típus -- jól követhető a felület változása, a karcsúság mértéke.

O. Guenay: HALÁLOS VERSENGÉS
(DRACHENFLIEGER MAGAZIN, 1989. N^o 6)

A hosszabb ideig való fennmaradásért folyó harc meleg helyzetbe került: a siklóejtőernyőt gyártók avantgardjai és a csúcspilótái már a repülésalkalmassági előtt véres csatákat vívnak. És a felelősök – mi mindnyájan – elrejtőzünk Otto Liliental mögé. „áldozatot hozni: kell”. Mégis ijedten kérdezzük: a néhány kísérleti áldozatot olyan leírható tárgynak tekinthetjük, amivel a biztonságosabb teljesítményhez vezető utat kell kikövezni?

A húsvétot követő korai nyár beköszönte, megfelelő termikkel minden elméletet, amelyik a több, mint hatos siklószámot nagyvonalúan beharangozta a siklóejtőernyőzés (rém)álmaiban, a valóság megcáfolt. Ezek közül néhány ejtőernyő (hál' istennek?) nagyon gyorsan kimutatta a foga fehérjét, és ezzel az abszolút teljesítményhivők legostobábbjai is jobb belátásra tértek bizonyos gyártók hipotéziseivel szemben.

Egyébként nem minden nyom nélkül. Elveszített barátok. Végérvényes, keserű tapasztalat.

Az ifjú varázslók akik a siklószám tekintetében megszokták a négy és öt közötti siklószámtartományt, nagy ugrást akartak csinálni az ismeretlenbe, új formulát kotyvasztottak, és megégették az újjukat. Csak az újjukat?

Már jelentős figyelmeztetés volt Toni Bender a múlt évi lezuhanása egy Kestrel 204-gyel. Meg kell jegyezni, az új siklóejtőernyőformák nem tesznek eleget kifogástalanul a repülésalkalmassági tesztprobáknak. Még a kiváló pilóták is (mentőejtőernyővel) – nehezen tudnak kijönni egy komoly helyzetből.

Toni mentőejtőernyőt nyitott, egy fára szállt, majd lezuhant a földre. Az eredmény: a repült tesztfigura – negatív forduló – kizárása a repülésalkalmassági vizsgálatból.

A tél közepén lehetett hallani először Kalbermatten új csodafegyveréről, a Trilair-ről: tesztrepülések Spanyolországban, állítólagos siklószám 6,5 körül.--

Kora tavasz óta azt is tudja az ember, hogy mit jelenthet bizonyos körülmények között a 6,5: játékot az élettel. Március 7-én meghalt Svájcban egy repülőoktató, Bruno Schlatter. Március 30-án szerencsétlenül járt Helmut Tanzer, szintén oktató, Ausztriában. Hátrahagyva feleségét két gyermekkel, valamint a barátok sorát. Az ő áldozata különösen drámai, mert nem a derült égből jött, hanem egy sor figyelmeztető jel után.

A pechsorozat februárban kezdődött. Akkor egy Koreából származó újszerű ejtőernyőt akart tesztelni. Áteséskor jött a nagy meglepetés: nem volt lehetséges az újra feltöltés. Helmut mentőejtőernyőt rántott, és enyhe sérüléssel megúszta. Egy hónappal később egy Trilair-rel repült K--Tiroiban. A kupola átlósan összehajlott, összegabalyodott a zsinórzattal: nem volt tovább repülési lehetőség. Mentőejtőernyővel sértetlenül földet ért.

Figyelmeztetésnek ennyi is elég lenne, de mégis két nappal később újra a levegőben volt az ejtőernyővel. 70 méteres magasságban összecsukódott, a kupola ismét összegabalyodott a zsinórzattal pontosan úgy, mint március 28-án. Azonban a magasság nem volt elegendő a mentőejtőernyő kivetésére. A halálos végű spirállezuhanást semmi sem tudta megakadályozni.

Egy nappal később Tanzer balesete után NSZK-ban: Christoph Kirsch tesztpilóta került a North Sails C--25-tel irányváltoztatás közben olyan átesésbe, amelyikből nem tudott kijönni. Mentőejtőernyőt rántott, és egy hómezőn ért földet.

Az a probléma, amellyel szemben találjuk magunkat, a legújabb nagyteljesítményűek legtöbb modelljénél, egyértelműen azt bizonyítja, hogy zsákutcába kerültünk: a 4-5-nél nagyobb siklószám a fejlődés jelenlegi stádiumában jelentősen megnöveli az átesés és az összeomlás kockázatát. A jóindulatú nagyteljesítményűeknél is.

Ráadásul sok olyan pilóta is repül ezekkel az ejtőernyőkkel, akiknek még nincs kellő gyakorlatuk. Még túl kevés gyakorlatot szereztek a termikben való repülésben, és 5 körüli siklószámmal rendelkező légi járművet szereznek be, pedig nem rendelkeznek a hozzá szükséges gyakorlattal. Ehhez járul

még két további probléma: az egyik az u.n. emberi mulasztás, a másik a kritikus helyzetekben tanúsított különböző reakcióidők.

20–30 méteres magasságban beálló áteséskor minden másodpercek alatt zajlik le, s sokszor csak töredéke alatt. A nagyteljesítményűek körében ebből a kiinduló helyzetből csúszik át sportunk az előző szezonból fékezhetetlenül a következőbe.

Azonban az ember-kupola problémáját kiélezi a siklási teljesítmény hatodik fokozata. Egy jogos kérdés merül fel: ki tudja egyáltalán ezeket az ejtőernyőket veszélytelenül kormányozni? Kicsoda, ha a tesztpilóták is lezuhannak velük, mert minden gyakorlatuk ellenére az új helyzeteket nem tudják megoldani: kicsoda, ha átléptünk egy olyan küszöböt, ahol már sem a konstruktőrök, sem a tesztelők általános érvényű receptet a biztonságra nem tudnak adni?

Mindenkivel hajlandó vagyok fogadni, hogy ilyen és hasonló helyzetek, amit a legfrissebb baleseti példák is igazolnak, meg fognak ismétlődni. Az ártatlanság korszakának vége. Ma inkább a hősi-, illetve az értelmetlen halál az igény. Megérhetünk olyan nyomorék korcsokat, amelyeket nem nevezhetjük sem siklóejtőernyőknek, sem függővitorlázóknak és a levegőben cserbenhagynak, vagy fellázadnak uruk ellen.

Semmi kétség, a siklóejtőernyő-sport tévútra lépett. A teljesítmény – hisztéria zsákutcájába való rohanás ideje elérkezett, habár még a látszatát is kerülik a hirdetésekben, de: Gyere hozzánk. Mi vagyunk a jobbak. Mi vagyunk az éllovasok. A mi légijárművünkkel még bukfencet is lehet csinálni. Egy év értékesítését nézve, úgy tűnik, hogy egy kényszerű szelekció történik.

A fellendülésnek vége. A sportnak vége. Korlátozások fenyegetnek, amelyek a hátizsákunkban lévő kis szabadságunkat eltemettetik velünk. Egy olyan szabadságot, amelyet egykor tömegesen élveztünk, egy kedvelt, lenyűgöző variánsát a repülésnek.

Az önkéntesen vállalt korlátozásokra szükség van, mert segítségükkel tudjuk túlélni a siklóejtőernyőzést. És legyen ez csak egy a tiltakozók jajgatásával kísért B-igazolvány is, aminek a megkapásához hozzásegít.

Halálos versengés? Nem, halálos diszkrepancia.

Az ejtőernyőnek és a pilótának leteszteltnek kell lennie, és mindenekelőtt illeni kell egymáshoz. Azonban van két feltűnő dolog. Az egyik az, hogy manapság bárki bármilyen ejtőernyőt megkaphat. Semmi skrupulus nincs abban, aki régi teljesítmény-ejtőernyőjét eladja egy kezdő pilótának, miután egy felhívásra gyorsan megszerezte a legújabbat. Az ember úgy gondolná, hogy a következő termikes hétvégén mindketten továbbrepülnek, és megmutatják családjuknak, milyen örült is az ember.

Másrészt megmutatkozik a repülősportok baleseti statisztikájából, hogy mekkora a különbség a siklóejtőernyőzés hátrányára, ami fájdalmasan mutat rá ezek meteorológiai és aerodinamikai ismereteik hiányosságaira. És gyakran olyanoknál, akik nagyteljesítményű siklóejtőernyővel rendelkeznek.

Ez egy abszurd trend: első a légijármű teljesítménye, csak azután jön a saját tudás. Az érdeklődés ajánlattételre kényszerít. Ennek a körfolyamatnak a cinizmusa senkinek sem tűnik fel. Talán mégis. Nem szabad bolondítani hagyni magunkat. Sem a gyártóktól, sem a kereskedőktől és az iskoláktól. Utját kell állni minden halálos versengésnek.

Fordította: Mándoki Béla

W. BÜCHEL: SIKLÓEJTŐERNYŐS--PILÓTÁK MENTŐEJTŐERNYŐI.

(*Drachenflieger Magazin*, 1989. N^o 9)

A régi nóta: „Ha nyugodt körülmények között repülök, tulajdonképpen nem sok dolog történhet. Ezért semmi szükségem arra, hogy mentőejtőernyőt vigyek magammal.” Ilyen véleményt mostanság már nemigen lehet hallani egyetlen függővitorlázótól sem – de sok siklóejtőernyős-pilóta úgy tűnik, így gondolkodik –, és így is cselekszik.

A függővitorlázók mentőrendszere már jó tíz éve kötelező az NSZK-ban. A siklóejtőernyőzésben ez még nem kötelező. Habár itt is sürgősen szükség lenne mentőejtőernyő-rendszerre, mint ahogy minden más légi jármű vezetőjének, csak meg kell nézni a baleseti statisztikákat. A mentőejtőernyő kérdésében mégis elég nagy bizonytalanság uralkodik. Miért? Mire ez a habozás a vásárlásban?

A függővitorlázók mentőejtőernyő-rendszere kiforrott. A sürgőshelyzet ugyanilyen a siklóejtőernyőzésben is. Ennek ellenére a siklóejtőernyő pilótája nem vihet magával egyszerűen egy függővitorlázó mentőejtőernyőt, és ezzel le van tudva a dolog. Túl sok nyitott kérdés áll szemben a minimális tapasztalattal.

A jelenlegi ismeretek bővítése érdekében kérdéseket tettünk fel néhány siklóejtőernyős pilótának a mentőrendszer témájában. Gyári- és tesztpilótákkal, versenyzőkkel, akik mindenképp többet repülnek siklóejtőernyővel, beleértve a mások által soha nem tapasztalt szituációkat is, akik nagy tapasztalattal rendelkeznek és még ők sem tudják pontosan megmondani előre, mi várható – repülés, vagy mentés közben. Úgy tűnik azonban, hogy nemcsak a mentőejtőernyő-rendszerükben, hanem a saját tudásukban is nagyon bíznak.

A megkérdezett csúcspilóták 30 %-a – legalább is időnként – mentőejtőernyő-rendszer nélkül repül. Összességében ezek kétharmada rendelkezik gyakorlati tapasztalatokkal a mentőejtőernyő-rendszer területén, kipróbálási, vagy valódi veszélyhelyzet során.

A következő kérdéseket tettük fel – az egyes pilóták –, válaszaik magukért beszélnek.

1. kérdés: „Mindig mentőejtőernyővel repülsz – ha nem, miért?”
2. kérdés: „Milyen típusú mentőejtőernyőt választottál, és miért azt?”
3. kérdés: „Nyitottál már mentőejtőernyőt, ha igen, mit tapasztaltál?”

Ch. Kirsch tesztpilóta, az NSZK válogatott tagja.

- 1.: „Igen, nálam mindig van mentőejtőernyő.”
- 2.: „Parasail Esprit Light vagy Rademacher-fél függővitorlázó mentőejtőernyő hosszú csatolótaggal. A versenyeken a Parasail-lel repülök, mert a rövid zsinórzata és kisebb felülete következtében gyorsabban kinyílik ami kis magasságban előnyösebb, mint a függővitorlázó-mentőejtőernyő. A rövid zsinórzatnak az a hátránya, hogy erős lengőmozgásba kezd, ami a főejtőernyő lehúzását akadályozza. Ésszerű lenne, ha új fejlesztés során olyan kialakításra törekednének, amelynél a mentőejtőernyő nyitásával egyidőben a főejtőernyő automatikusan lehúzódik. Tesztrepülések során függővitorlázó-mentőejtőernyőt használok. A hosszú zsinórzat és a nagy felület következtében lassan és nyugodtan ereszkedem le. Ez ugyan lassabban nyílik ki, de a tesztrepülések során szándékosan hozom magamat extrém repülési helyzetbe, amit mindig megfelelő magasságban végzek.”
- 3.: „Hat nyitásom volt eddig. Mindegyik jól végződött, de rendkívül különböző nyitási időket tapasztaltam. Egyszer kölcsönkaptam egy ejtőernyőt, amelyet nemrég hajtogattak. Kifejezetten ezzel volt a legkelemmentlenebb tapasztalatom: belegabalyodtam az összeomlott ejtőernyő zsinórzatába. A kupola gyorsan kijött, de a belobbanáshoz nagyon hosszú idő kellett. Másik alkalommal, feltehetőleg helytelen volt a hajtogatás. Ez egy kis időnél többet igényelt. Egy függővitorlázó sohasem megy mentőejtőernyő nélkül repülni amint teszi ezt sok siklóejtőernyőző.”

Peter Haltiner tesztpilóta, repülőoktató.

- 1.: „5-ös síklószámtól felfelé és versenyen mindig mentőejtőernyő-rendszerrel repülök. A kis síklószámú ejtőernyők a termikben olyan jóindulatúan reagálnak, hogy kritikus helyzetből is biztosan kijövök vele.”
- 2.: „32 m²-es Charlyval. A viszonylag nagy méretű mentőejtőernyővel is volt már nagyon kemény becsapódásom. Ha minden simán zajlik le, az ember szép lassan ereszkedik le, de éppen vészhelyzetben sohasem tudhatjuk, hogy végül is hogyan függünk az ejtőernyőn. Ami a hosszabb nyitási időt illeti: az embernek elegendő időt kell rászánnia a mentőejtőernyő rendes hajtogatására és rendszeres karbantartására. Az is sokat számít, hogy hova paszírozzuk be az ejtőernyőt. Kisméretű mentőrendszer helyett inkább semmit sem viszek magammal. Inkább összehúzómagam, hogy elférjen a nagyobb.”
- 3.: „Hat ejtőernyőnyitásom volt szilárd talaj fölött, közülük egy valóban vészhelyzetben történt: a zsinórok összecsaparodtak, a fékek nem működtek, tehát nem tudtam az ejtőernyőt újra irányítani. A többi kísérlet volt, részben a mentőejtőernyők tesztelésére, mert a tanulók nem akartak olyan ejtőernyőt megvenni, amelyiket csak alibiként lehet alkalmazni.”

Rudi Settele, '89 évi NSZK-bajnok, a nemzeti válogatott tagja.

- 1.: „Igen, mindig van nálam mentőejtőernyő. Elsősorban az új nagyteljesítményűekkel bármikor előfordulhat olyan összecsapódás, amit nem lehet visszacsinálni. Azonban a szokásos síklóejtőernyőkkel is biztonságosabb a repülés mentőejtőernyővel.”
- 2.: „Firebird (most Charly) Sprint. Ebben a rendszerben bízom.”
- 3.: „Nem.”

Gerhard Steinberg, a DraMa függővitorlázó- és síklóejtőernyős tesztpilótája.

- 1.: „Nagyteljesítményűekkel, vagy termikus viszonyok között mindig mentőejtőernyő-rendszerrel repülök. Nyugodt körülmények között, jóindulatú ejtőernyővel nem tartom okvetlenül szükségesnek a dolgot. Számomra ez egy abszolút vészfékezést jelent különleges helyzetben, egy második lehetőséget. Az elsőt az összecsapódott ejtőernyő újra nyitása jelenti. Nyugodt körülmények között én nem kerülök extrém viszonyok közé.”
- 2.: „Charly Second Chance vagy Parasail Esprit Light. Hogy melyiket, az attól függ, melyik van kéznél. Mindkettőnek van repülésalkalmasságja.”
- 3.: „Egyszer vízfelület fölött tudatosan kioldottam a Charlyt. Minden stimmelt, érzésem szerint igazán lágyan értem földet.”

Ernst Strobl tesztpilóta, az NSZK nemzeti válogatott tagja.

- 1.: „Igen, csak mentőejtőernyő-rendszerrel repülök. Nem vitás, hogy nagyobb biztonságot jelent.”
- 2.: „Parasail Esprit Light vagy Firebird Sprint. Tesztrepülések során mindkettőt mindig magammal viszem. Ilyenkor sokkal nagyobb a kockázata annak, hogy nem megy fel az ejtőernyő. Egyébként a Parasail-lal repülök. Az viszonylag nagy, lassan hoz vissza a földre. A nyitási idejével eddig semmi problémám nem volt.”
- 3.: „Nem.”

Walter Klötzer, az NSZK síklóejtőernyős liga tagja.

- 1.: „Igen, én csak mentőejtőernyő-rendszerrel repülök.”
- 2.: „Charly Second Chance. Főleg a versenyek során fontos, hogy az ejtőernyő kis helyet foglaljon el.”
- 3.: „Egyszer 600 méteres magasságban teljes átesésbe kerültem az ejtőernyőmmel. Ezután elkövettem azt a hibát, hogy a fékeket villámgyorsan elengedtem. Az ejtőernyő hirtelen újra belobbant, és előre, süllyedni kezdett. Belezuhanam a kupolába, s így nem volt lehetőségem

az újra nyitásra. Kivettem a mentőejtőernyőt, amit feltűnő kis nyitási rántás kísért. Enyhén oldalsó helyzetben voltam, és megkíséreltem a főejtőernyőt behúzni, ami csak nagy erőfeszítéssel sikerült. Szerencsém volt csak a bal lábam fájdukt meg. Mentőejtőernyő nélkül semmi esélyem nem lett volna.”

A nagy és a kicsi.

„Aki már egyszer mentőejtőernyővel jött le, az rögtön vesz magának egy számmal nagyobbbat.” Ez az ejtőernyősök olyan mondása, amivel, ha más nem is, de Peter Haltiner biztosan egyetért. A nyitási időről van szó. ez kisebb ernyőknél természetesen kevesebb, azonban a merülés nagyobb.

Nem szabad elfelejteni: az ejtőernyő nyitási idejéhez mindig hozzá kell adni a pilóta reakció idejét. Lassan nyíló ejtőernyő és lustán reagáló pilóta együttes megléte végzetes lehet.

Rövid, vagy hosszú.

Milyen hosszúak vagy rövidek legyenek a zsinórok? Ez fontos tényező, ami Christoph Kirsch válaszából is kitűnik. Hosszú zsinórok esetén a pilóta nagyon szeliden érkezik le, ezért használnak mentőejtőernyőnél gyakran hosszúakat.

Ha a zsinórok rövidek, mindig erősen kell küzdeni a pilótának a belengés ellen, s közben be kell húznia a főejtőernyőt és összeszednie. Ennek a rövidebb nyitási időben rejlik az előnye.

Gyakorlott pilóta gyors cselekvéssel időt takaríthat meg. Az átlagpilóta azonban örüljön, ha egyáltalán kinyílik az ejtőernyője.

Ehhez egy idézet Thomas Finsterwalder függővitorlázó-gyártótól: „A mentőejtőernyőnek olyan gyorsan fel kell mennie, ahogyan csak lehet.” A veszélyességet nem a mostanság járatos merülési értékek szabják meg. Hiszen eddig még senki sem törte el ezért a lábát. Mindenkinek tisztában kell lennie saját reakcióidejével.

Ki hogyan köti be magát . . .

„A pilóta bekötése a mentőejtőernyőhöz mindig kompromisszumosan történik, mert a nyitási rántás iránya és nagysága a pilóta helyzetéhez képest nem látható előre.”

A legtöbb mentőejtőernyő-rendszer egy karabinerrel a pilóta oldalánál van bekötve. Ennek következtében minimális esélye van a pilótának a lábra érésre. Leginkább az oldalára érkezik le, ami a viszonylag nagy merülés miatt tragikus is lehet. Lábra érés leginkább akkor sikerülhet, ha az ejtőernyő bekötése a pilóta csípőjének mindkét oldalára történik. A mentőejtőernyő kivétele szempontjából a has előtti elhelyezés a kedvező, mert ilyenkor mindkét kéz bármely testhelyzetben használható.

Megjegyzések az említett mentőejtőernyő-rendszerekhez.

Az Esprit Light (Parasail), a Second Chance (Charly), és a Sprint (Firebird/Charly) mentőejtőernyő-rendszerek mindegyikének van repülésalkalmasságija:

Esprit Light: 24 m²; rövid zsinóros (kb. a főernyő magasságába megy fel); két középzsínór; bekötés két karabinerrel.

Second Chance: 28 vagy 32 m²; rövidzsinóros; mostanáig egykarabineres, a bekötés, a jövőben kettő lesz, ennek ellenére csak kicsit (40 cm-el) hosszabb a zsinórzata.

Sprint: 29,3 m²; rövidzsinóros; középzsínóros; egykarabineres. Összesen kb. 20 féle mentőejtőernyő kapható a piacon. Kötelező használata és repülésalkalmassági vizsgálata nincs előírva. Egyébként az említett rendszerek kielégítik a repülésalkalmassági követelményeket.

Alapvető megfontolások a mentőernyőkkel kapcsolatban:

Vészfék.

Ha az ember elhagyja természetes életterét, és a levegőbe emelkedik, akkor egy kiszámítható kockázatot vállal. A pilóta tudásától, gyakorlatától és kockázatvállaló képességétől függően a veszély elenyészően kicsi vagy nagyon nagy lehet.

A siklóejtőernyő konstrukciójából következően kimondottan „szépidő légi jármű”. Például egy függővitorlázónál sokkal érzékenyebb az örvénylésekre és a szélre. Tavasszal és nyáron nagyon sok pilóta repül siklóejtőernyőjével erősen turbulens levegőben. Ilyenkor gyakran túllépi siklóejtőernyőjük biztonsági határait. Ennek ellenére alig néhány pilóta visz magával mentőejtőernyőt. Szemben a deltarepülővel, akik sohasem repülnek mentőejtőernyő nélkül, nekik nincs rá szükségük? A válasz tulajdonképpen nagyon egyszerű: ha csak egyetlen súlyos baleset elkerülhető vele, már megérte.

Érvek a mentőejtőernyő mellett.

Melyek azok az esetek, amelyekben a siklóejtőernyős pilótát a mentőejtőernyő megvédheti a súlyos sérülésektől, sőt, megkímélheti az életét is?

Valószínűleg a nagyon forgalmas légterekben előforduló összeütközések kockázatát csökkenti legjobban. A függővitorlázó és siklóejtőernyős pilóták látószögének erős csökkenése nem teszi lehetővé a légtér tökéletes áttekinthetőségét.

Katonai- és polgári légi járművekkel a veszélyes találkozás sem zárható ki teljesen. Egy több tonnás katonai sugárhajtású közeli elrepülése olyan erős turbulenciát okoz, amiben a siklóejtőernyő kupolájának sérülése várható.

Az új konstrukciók teljesítmény-növekedése miatt egyre inkább eltávolodik a szokásos „ejtőernyőtől”, és érzékeny repülőeszközzé válik. A pilóta hibájából vagy alkalmatlan szélviszonyok következtében könnyen ellenőrizhetetlen repülési helyzetbe kerülhet.

Az ejtőernyő öregedése, s vele együtt szilárdság csökkenése és alakváltozás csak nehézkesen állapítható meg időben. Minnél idősebb az ejtőernyő, annál nagyobb a veszélye a repülés közbeni anyagkárosodásnak.

Ami mégis előzhető: karabiner törés, helytelen szerelés, zsinór csomósodása miatti ellenőrizhetetlen repülési helyzet, a pilóta belegabalyodása a kupolába, vagy a zsinórzatba extrém turbulens levegő miatt . . . Azonban nem minden vészhelyzet látható előre.

Problémák a mentőejtőernyővel

Bizonyára igen sok indoka van annak, hogy okvetlenül mentőejtőernyőt vigyen magával az ember. Most nézzük meg, melyek azok az érvek, amit ellene, a viták során felhoznak:

Nagy a merülési sebessége: különböző, vízreszállási kísérletekből kiderült, hogy a különböző mentőejtőernyők merülése túl nagy.

Elhárítása: ezt el lehet kerülni nagyobb méretű mentőejtőernyővel.

A fő- és mentőejtőernyő egymásra hatásából kialakul belengés: ez a lengő mozgás a földetéréskor a pilóta súlyos sérüléséhez vezethet.

Elhárítása: a főejtőernyőt a pilóta stabilizálja, pl. behúzással. (Figyelem. rendkívüli erő kifejtést igényel.) Leoldórendszer használata (a főejtőernyő automatikus leoldásával: Swift Safety System), és más konstruktív intézkedések, amelyeket már kipróbáltak az egyes gyártók.

A mentőejtőernyő okozta belengés: középzsínóros mentőejtőernyők jobban hajlamosak a belengésre, mint a trikónikus formájú, körkupolás ejtőernyők (középzsínór nélküliek).

Elhárítani nem lehet. Azonban egy középzsínóros ejtőernyő rövid nyitási ideje előnyt jelent. A tapasztalatok szerint a pilóták vészhelyzetbe kis magasságban kerülnek. Ebből következően kompromisszumra van szükség, azaz, mérlegelni kell, melyik ad nagyobb esélyt a túlélésre: a belengés vagy a hosszabb nyitási idő.

Nyíróhelyzet: a fő- és mentőejtőernyő kölcsönös egymásra hatása miatt 90 fokban is állhatnak egymáshoz képest. Ennek következtében mindkét felület vetületi mérete nagyon kicsi lehet, következménye a nagy merülési sebesség.

Elhárítása: a főejtőernyő behúzása.

A pilóta helyzete: a pilóta helyzete és testtartása nyitott mentőejtőernyő esetén a földetérés szempontjából gyakran kedvezőtlen.

Elhárítás: a mentőejtőernyő zsinórait olyan helyzetbe kell vinni, hogy a pilóta felegyenesedett helyzetben legyen földetéréskor, ami lehetővé teszi a lábraérést.

Fontos: a mentőejtőernyő alkalmazásakor annak gyorsan és biztosan kell kinyílnia. Tehát a mentőejtőernyőt sem a startolás, sem a leszállás során nem szabad fölösleges akadállynak tekinteni. Ne akarjuk ezért a mentőejtőernyőt legszívesebben otthon hagyni.

Összefoglalás

A pozitív érvek legyenek túlsúlyban a mentőejtőernyő használatának kérdésében. A mentőejtőernyő nem csak vész helyzetben segít, hanem általában is növeli a biztonság érzését, azaz, szórakoztatóbbá válik minden repülés.

A függővitorlázóknál öt évig tartott, míg – egy évtizede – a mentőejtőernyő használata kötelezővé vált. Aki tisztában van vele, hogy milyen sok repülő még ma is élhetne, ha már 1974 óta használtak volna mentőejtőernyőt, csak abban reménykedhet, a belátásnak ez a fázisa a siklóejtőernyős pilótáknál rövidebb lesz.

Fordította: Mándoki Béla

E. ERL: SIKLÓREPÜLÉS ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

(*Drachenflieger Magazin, 1989. N^o 7*)

A természetet védeni kell. Ez nem lehet vitás. Azonban néhány repülőtér védett tájakon terül el. E. Erl megkérdezte Peter Janssent, aki jogász és a DHV elnöke, a konfliktus megoldására milyen lehetőségeket lát.

K.: Az utóbbi időben jelzések érkeztek a szerkesztőségbe, hogy a siklóejtőernyősöknek leszállás után büntetést kell fizetniük, habár a terület tulajdonosától előre engedélyt kértek. A bírság fizetésének indokaként természetvédelmi területen történt illegális repülést hozzák fel. Ezzel szemben: sem az általános rendelkezésekben, sem a függővitorlázók, illetve a siklóejtőernyősök üzemeltetési előírásaiban nem található repülési tilalom vagy korlátozás természetvédelmi területen.

F.: Igaz, légi-jogilag nincs korlátozás a természetvédelmi területekkel kapcsolatosan. A természetvédelmi törvények azonban tartalmaznak bizonyos tiltásokat amelyek megtilthatják ott a startolást és a leszállást, de nem tiltják a fölötte való átrepülést. Ezenkívül tisztán kell látni, hogy ez nem büntetéssel, hanem csak bírság fizetésével jár.

K.: Létezik a természetvédelmi területre vonatkozóan a függővitorlázókkal és siklóejtőernyőkkel való fel- és leszállási tilalom?

F.: Nem. A dolog úgy áll, hogy egy terület természetvédeletté történő kijelölése még nem hozza magával automatikusan az ott történő fel- és leszállási tilalmat. Ilyen tilalmat a helyileg illetékes természetvédelmi rendelkezésnek kell tartalmazniok.

K.: Honnan tudhatja meg egy pilóta, hogy hol repülhet és hol nem?

F.: Vannak olyan térképek, amelyeken a természetvédelmi területek be vannak jelölve. Azonban a kérdéses területen meglévő repülési korlátozásokról az információkat magának a pilótának kell beszereznie. Érdeklődhet a tartományi tanács hivatalában, vagy a helyi illetőségű pilótáknál.

K.: Egyáltalán van olyan terület, ahol ökológiai okok miatt nem szabad repülni?

F.: Igen, a természetvédelem szempontjából nagyra értékelt nemzeti parkokban.

K.: A két NSZK nemzeti parkban, azaz, a Bayerischer Wald-ban és a Berchtesgaden-ban általános tilalma van a függővitorlázásnak és siklóejtőernyőzésnek?

F.: A kérdés a Berchtesgaden-i nemzeti parkra korlátozódik, amelynek peremvidékén, Jennerben évek óta folyik függővitorlázó repülés. A természetvédők fő támadási célpontjául a sik-

lőejtőernyősök szolgálnak. Ők a mozgékonyabbak, és „gyalogosan” behatolva a területre, új repülőtereket vesznek használatba.

K.: És ki fogják úzni őket a nemzeti parkból?

F.: Igen, azt szeretnék.

K.: Köztudott, hogy éppen a berchtesgadeni nemzeti parkban sílifteket is üzemeltetnek. Ezeket hogyan engedélyezték?

F.: Ez az állományvédelem, a síelők, a hegyközösségek, a turista utak kérdése, hiszen mindezek, minden nemzeti parkban megtalálhatók. Ami eddig meg volt, az továbbra is megmarad.

K.: A természetvédelmi jogi korlátozás ezen problematikájához hogyan viszonyul a DHV?

F.: Mi erősen apcaltáljuk a nemzeti parkok rangját. De keressük ebből a kivezető utat.

K.: Hogyan fog ez kinézni?

F.: A DHV a nemzeti parkokban való repüléssel az önkéntes lemondást ajánlja, ha a környéken más, azonos értékű repülőteret biztosítanak.

K.: Milyen területekre gondol?

F.: Például a Jennerre. Azt szeretnék, ha légügyi hivatal északi és déli irányban hivatalosan engedélyezné a repüléseket.

K.: Ez az egyetlen igényelt terület?

F.: Ezenkívül a Bad Reichenhallnál a Predigtstuhlra megnyitott kötélpályánál is szeretnék engedélyt kapni.

K.: A nemzeti parkok kérdésében ki a tárgyaló partnerük?

F.: A tartományi tanács hivatala, a nemzeti parkok vezetősége, a bajor parlament, és bajor környezetvédelmi minisztérium.

K.: Általában mit vár a DHV a hatóságoktól, és hogyan viszonyulnak a hatóságok a DHV igényeihez?

F.: Céljainkat világosan megfogalmazzuk. Aktívan együtt kívánunk működni a természetvédelmi gondok megoldásában. De az általános tilalmat nem tudják elfogadni. Nem tudunk figyelembe venni olyan tilalmat, amelyet mások tehetetlenségük palástolására hoznak. A szövetség önkéntes korlátozást ajánl olyanokban, mint amilyen például a nagyméretű startrampák építése, vizek lecsapolása, az erdő irtása leszállóhelyek kialakítása érdekében, valamint a repülés időpontját tekintve is de csak annyiban, amennyit a veszélyeztetett erdei vadak védelme igényel. Az eddigi megbeszélésekkor a tárgyaló felek és hatóságok hozzáállása pozitív volt álláspontunkhoz, de bizonyára eltelik némi idő, amíg ezek a megvalósulás útjára lépnek.

K.: Néhány tag olykor felrója a DHV-nek, hogy nem áll a helyzet magaslatán akkor, amikor a természetvédelmi területeken lévő repülőterek korlátozásairól esik szó.

F.: Nagyvonalakban egyedül a végeredmény számít. Véleményem szerint nem hozna semmit, ha kampányszerűen hangulatot keltenénk. Hiszen végülis a sportunkról van szó. Mert csak mi húzhatjuk a rövidebbet, nem rendelkezünk megfelelő (politikai) hobbyval. A helyes útnak én azt tartom, ha a természetvédelemért felelősökkel a vezetőségekben, a parlamentben és a szövetségekben keressük a kölcsönösen elfogadható megoldást amely lehetővé teszi sportunknak a további tartós fennmaradását.

K.: Ebben az egyes pilóta mit segíthet?

F.: Az elméleti képzés során mindegyik megismerte a DHV ajánlásait a természetben való viselkedésre vonatkozóan. Ezeket a szabályokat berchtesgadeni park vezetőségének egyik tagjával, Dr. D'Ollerie-vel közösen állítottuk össze.

Köszönöm a beszélgetést.

Viselkedés a természetben

A DHV ajánlásai függővitorlázók és siklóejtőernyősök számára:

A starthelyre való menéskor mindig azonos útvonalat kell használni, mert így a vadak megszokják a „vendégeket”.

A terepen ne lármázzunk.

Juhok és vadak fölött alacsonyan ne repüljünk el: törekedjünk minnél nagyobb távolságot tartani a talajtól.

Különösen kora tavasz és nyárelő között legyünk tekintettel arra, hogy ilyenkor van az erdőben „a fiatal állatok óvodája”.

Az eróziótól veszélyeztetett hegycsúcsokon ne járkaljunk fölöslegesen: védeni kell a növényeket.

Kerülni kell a leszállást kaszálatlan réteken, vagy aratatlan vetéseken: végszükségben lehetőleg a szélén érjünk földet.

A siklóejtőernyőt vagy a függővitorlázót soha ne állítsuk össze magas fűben.

A nézőket tartsuk távol.

Fordította: Mándoki Béla

D. WARREN. TANULÓTÓL OKTATÓIG *(PARACHUTIST, 1989. N^o 4)*

Tapasztalta-e már valaha, hogy az önök ugróterületén az a személy, akihez mindenki odaszalad kérdéseivel és problémáival, az a Gyorsított Szabadesés Oktató (AFF)? Vajon miért van ez így? Talán azért, mert az AFF oktatók az USPA legmagasabb minősítésével rendelkeznek, és ők a legtapasztaltabb, legnagyobb tudású ejtőernyősök.

Ha Ön olyan, mint sok más kezdő ejtőernyős, nyilván tudni kívánja, miképpen lehet ilyen magas minősítésű, nagy tudású ejtőernyőssé válni. Természetesen sok-sok ugrás kell, de emellett mi a legjobb módja, s hogyan kell hozzákezdeni?

Első cél az legyen, hogy megszerezze a szükséges USPA-jogosítványokat. Az ejtőernyősök kvalifikálódhatnak és a minősítéseknek, jogosítványoknak széles körét szerezhetik meg tapasztalati szintjük, ügyességük és tudásuk alapján.

Az első elérendő szint az "A"-jogosítvány ("A" licence), azaz, az alapvető ejtőernyős-jogosítvány birtoklása. Ilyen "A" jogosítvánnyal rendelkező ugróknak bizonyítaniuk kell, hogy képesek sajátmaguk ugratójának lenni, be tudják hajtogatni saját főejtőernyőjüket és végre tudják hajtani az alapvető FU-t.

Számos ejtőernyős klubban megkövetelik az "A"-jogosítványt, mielőtt a kezdő ejtőernyőst tanulói státuszából felszabadítják. Ahhoz, hogy "A" licence-et szerezzen, az ejtőernyősnek teljesítenie kell 20 szabadeső ugrást, melynek során legalább öt (5) perces szabadesési időt kell összegyűjteni, végre kell hajtani néhány alapvető „légi-manővert” (melyek egyébként is részét képezik az ejtőernyős tanulóprogramnak) és sikeres írásos vizsgát kell tenni.

Elégé meg kell tanulni/ismerni az ejtőernyős felszerelést ahhoz, hogy képes legyen saját főejtőernyőjét hajtogatni és végrehajtani a biztonsági ellenőrzést saját felszerelésén és más ejtőernyősök felszerelésén is.

A legtöbb ugróterület sok segítséget igényel és örömmel veszik ezt a kezdőktől is. Miután Ön azon fáradozik hogy oktatói minősítést szerezzen, kezdheti azzal, hogy továbbadja másoknak azt a tudást és ügyességet, amit már megszerzett. Például segíthet tanítani más tanulókat ejtőernyőik hajtogatására. Az első dolog, amit meg fog tanulni ennek során, hogy mások tanítása által, az Ön tudása is nőni fog.

Közben tapasztalatokat lehet gyűjteni a közép- (illetve B) minősítés megszerzéséhez. Noha nem lesz szüksége "B"-jogosítványra az első USPA ugratói vagy oktatói minősítéséhez, a minősítési eljárás során meg kell felelnie a "B"-jogosítvány kiadhatóság követelményeinek.

A szükséges tudás megszerzése könnyű mindenki számára, aki átlagos képességekkel bír. Ekkorra már Ön jól ismert arc lesz az ugróterületen és kezdi magát kényelmesen érezni az ottani ejtőernyőzés közben. Megismert már pár oktatót és elkezdhet segíteni nekik a tanulók kiképzésében és az ejtőernyőzés más cselekvési aspektusaiban is az ejtőernyő-hajtogatás mellett.

Egyszerűen azzal, hogy megmutatja nekik érdeklődését, készenlétét és hajlamosságát a tanulásra, rendszerint el is éri a célját. Az oktatókkal együtt végzett munkájában szerepelni fog földi képzés és segíteni fog ezek demonstrálásában a tanulók számára. Tapasztalni fogja, hogy az oktatók hogyan foglalkoznak a tanulókkal az olyan gyakori problémák „kiválasztásában”, mint a szabadesés közbeni testhelyzet-stabilitás, a környezet (magasság) tudata és az aggodalom.

Ismerkedjen meg jól az oktatók oktatási módszerével úgy, hogy nemcsak a tanulók, de az oktatók bizalmat érezhessenek az Ön képességeit illetően. Dolgozzon együtt (egy más mellett) az oktatókkal és mutassa meg nekik, hogy el tudja ezt a (oktató) munkát maga is végezni.

Lehet, hogy Ön egyetlen oktatót választ ki magának szellemi/fizikai irányítónak és példaképnek. Ha igen, tartson ki mellette mindvégig, amíg a minősítéseinek megszerzésén fáradozik.

Egyes ugróterületek nagyon is tudatában vannak a tanulóejtőernyősök azon kívánságának és igényének, hogy felfelé haladhassanak az ejtőernyős minősítési létrán. A Bryan TX (Texas Aggies Over) ugróterületen például minden egyes ejtőernyősnek bemutatnak kiképző programot. Azok a tanulók, akik ezt óhajtják, ezeken első lépéstől a befejezésig résztvehetnek.

„Programunkat úgy alakítottuk ki, hogy általa a tanuló az „A” minősítéstől eljusson az USPA Oktatói szintig” mondotta Mary Hankins, az Aggie Over Texas főoktatója. „Legjobb módja a tapasztalat megszerzésének elmenni az ugróterületre, ott résztvenni az ejtőernyőzés minden aspektusában és ugrani, ugrani, ugrani.”

Miután Ön teljesített 100 szabadeső ejtőernyős ugrást, és legalább 20 perc naplózott szabadeső ideje van, s ha 20 ugrása közül átlagosan minden alkalommal 5 méternyire megközelítette a CÉL-t, végrehajtott legalább négy „pontot” 4 személyes FU alkalmával (ez egyenértékű az USPA „Sólyom-díj” elnyerésével), és sikeresen átment egy USPA-oktató, vagy egy „Biztonsági és Oktató Tanácsadó” által tartott írásos vizsgán, akkor tulajdonképpen teljesítette az USPA „C”, vagy Haladó Ejtőernyős Minősítés követelményeit. „C”-jogosítvány birtokosok már részt vehetnek USPA versenyeken, és folyamodhatnak az USPA által adott minősítésért, mint USPA bekötött ugrató.

UGRATÓ minősítéssel már hivatalosan is elkezdhet ejtőernyős tanulókkal (önállóan) dolgozni. A „C”-jogosítvány mellett szüksége lesz arra, hogy kitöltsön egy UGRATÓ JÁRTASSÁGI KÁRTYÁT és részt kell vennie egy ugrató-bizonyítványt adó tanfolyamon (JCC), hogy megkapja a minősítését. Ezt a KÁRTYÁT az USPA központjától lehet beszerezni a többi szükséges tanfolyami anyaggal együtt.

Biztosan és alaposan ismernie kell az Ejtőernyősök Információs Kézikönyvét és rendeljen egy Ugrató Kézikönyvet az USPA-tól. Az Ön mentora, vagy főoktatója a hazai ugróterületen személyesen fogja Önt kiképezni a „bekötőkötél-kezelési és repülőgéppel kapcsolatos eljárásokra”, hogy miképpen kell működtetni a tanulókkal az Önök területén alkalmazott automatikus nyitó készüléket, s sok más, a Jártassági Kártyába foglalt feladatot meg kell tanulnia.

Ez a Kártya legyen teljes mértékben kitöltve, mielőtt a JCC vizsgára érkezik. Amikor úgy érzi, hogy felkészülése teljes, vegye fel a kapcsolatot az USPA központjával és jelentkezzen a térségükben rendezendő következő JCC-re.

Ha már egyszer megszerezte az Ugrató minősítését, a következő cél az USPA „D”-minősítés megszerzése. Ahhoz, hogy valaki „D” jogosítványt kapjon, szüksége van legalább 200 szabadeső ugrásra, legalább egy (1) óra igazolt szabadesési időre, legalább 2 méterre meg kellett közelíteni leszállásnál a CÉL-t 25 ugrás alkalmával, demonstrálni kell képességeit szóló manőverek (hátraszáltó, előreszáltó, baljobb spirál) terén, vagy végre kellett hajtani legalább kettő pontot egy nyolc (8) személyes FU-nál (ez egyenértékű az USPA Sas-díjával), végre kell hajtani kettő éjszakai ugrást és sikeresen át kell menni a vizsgán.

„D” jogosítvány birtokában már USPA Bekötött Oktatói minősítést kaphat. Mint az Ugrató minősítésnél, itt is szükséges az Összes követelményt helyes módon igazoltatni az USPA-oktatóval a Jártassági Kártyán.

Ezek között megtalálható az elsőugrások tanfolyam anyaga, irányítása, részvétel legalább egy stílusugrások, célbaugrások és FU-versenyen, részvétel legalább 10 sikeres háromszemélyes, vagy ennél na-

gyobb csillagokban, írásos óratervek készítése tanulók képzéséhez és legalább egy ejtőernyős betanítása légcélszerű kupolával való ugrásra. A Jártassági Kártya tartalmazza az összes többi minősítéseket is. Természetesen részt kell Önnek venni egy Oktatói Bizonyítványt adó tanfolyamon is.

Az ugrató- és oktatói jogosítványok megszerzése után meglehetősen, Ön elválhat eddigi gyakorlatától, és komolyabb ejtőernyőzésbe kezdhet a bemutató- és verseny-ejtőernyőzés terén, s közben összeszedheti azt a négy (4) óra szabadidőt, ami szükséges ahhoz, hogy AFF gyorsított szabadidős-oktatóvá váljon (ahhoz, hogy valaki AFF ugrató lehessen, nem szükséges oktatói, vagy ugrató minősítés, de a megszerzésük közben szerzett tapasztalatok igen értékesek).

Igy hamarosan képes lesz arra, hogy felkészüljön az AFF Ugrató minősítés megszerzésére. Amellett, hogy meg lesz a szükséges mennyiségű szabadidős ideje, képesnek kell lennie bemutatni tudását az Ugrató I–VII. szinteken való oktatásban az USPA AFF programjában egy AFF bizonyítványt adó tanfolyamon.

Ennek a tapasztalatnak nagy részét megszerezheti akár úgy, hogy AFF-tanfolyamokkal, vagy bekapcsolódva ugrásban kiképzett, olyan tanulókkal dolgozik, akik frissen szabadultak ki ugratófelügyelet alól.

Ha rendelkezik Ön AFF ugrató és oktató minősítéssel (bár ezek egyike sem követelmény), akkor már viszonylag könnyű megszerezni az AFF Oktató minősítést. Nem kell más ehhez, csak összesen hat (6) óra szabadidős idő és egyéves ugratói gyakorlat. Természetesen nem minden ejtőernyős akar AFF Oktató lenni, de azok, akik azzá lettek állítják, hogy a minősítések megszerzése egyike legértékesebb tapasztalataiknak.

Fordította: Szuszékos M.

HÁROM OK, AMIÉRT NEM PERELIK AZ USPA-T

(Parachutist, 1988. N^o 4)

Én egy USPA ugrásvezető, oktató, D-liszensz tulajdonosa FAA ejtőernyő-javító, stb. vagyok és emellett ügyvéd. Mostanában konzultásként segítetttem egy másik ügyvédet egy ejtőernyős balesettel kapcsolatban felmerülő perben, s meg kívánom osztani önökkel észrevételeimet azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy „Legyen-e az USPA alperesként megnevezve?”. Az USPA perelése mellett egy, ellene pedig három jó ok szól. Vegyük ezeket most sorjában.

A Szövetség (USPA) az, amit az ügyvédek „mély zsebnek” tekintenek, azaz, egy olyan nagy hivatásos vállalkozásnak melynek sok pénze van a bankban és, amely nagyobb mérvű biztosítással rendelkezik, mint akármelyik más alperes (ugrásvezető, oktató, stb.), akit esetleg perelni kívánnak.

A mi igazságszolgáltatási rendszerünkben a hibásnak találtatott több alperes közül csak az egyiknek kell megfizetnie a teljes „megítélt” összeget, ha a többi alperes olyan szegény, hogy „ítélet alól mentesültnék” tekinthető.

Valószínű, hogy az ugrásvezető, oktató, vagy ejtőernyő-javító nem rendelkezik nagy kártérítési összeg megfizetéséhez szükséges vagyonnal, vagy biztosítással. Ilyenkor a törvény a kártérítés egész terhét a „mély zsebre” hárítja, azon az elméleti alapon, hogy jobb, ha egy „helytelenül cselekvő (vétkes) a rá eső résznél többet fizet, mint az „ártatlan” felperest kárpótlás nélkül elküldeni”.

Azzal, hogy alperesként az USPA-t nevezi meg a felperes, azt reméli, hogy az USPA – akármilyen kis mértékben is felelősnek találtatik a balesetért, így módon biztosított a kártérítés összegének és a per költségeinek a kifizetése.

Három megfontolandó dolog

Az USPA be nem perelésének célszerűségét három jó ok is indokolja:

1. Az USPA valóban egy nagy, hivatásos szervezet. Ám a „mély zsebek” tudnak erős védelmet kiállítani pereskedés esetén. Ha valaki az USPA-t pereli, a védelem asztalánál olyan „menő szakértőkkel” találhatja magát szemben, akik valószínűleg nem lennének ott, ha Jo Palooka-nak vagy ejtőernyős központjának kellene őket megfizetni.

2. Nehéz az USPA-val szemben kártérítési pert nyerni. Az USPA olyan, nem haszonra dolgozó szervezet melynek léte rászorul a vezetésre és támogatásra, amit főképpen az állami és szövetségi hatóságok nyújtanak számára. Az USPA egy átfogó engedélyező és hiteft adó szervezetet kezel, nem kötelező érvényű útmutatást (ajánlást) publikál a sport terén és az általános sport-ejtőernyőzéssel kapcsolatos információk kútfője és ugyanolyan fehér kalapot viselnek, mint pl. az USA Olimpiai Bizottság, vagy az amerikai Vöröskereszt tagjai.

Az USPA megkapja az esküdszék szimpátiáját és tételes bizonyítással csaknem lehetetlen a bíróságot arról meggyőzni, hogy bármi, amit az USPA tett, vagy tenni mulasztott, egy ejtőernyős sérülését vagy halálát okozta.

Az USPA mindenképpen egy óvatos szervezet (lásd. mennyi időbe tellett a légcellás ejtőernyővel a földetérési terület minimális méreteinek csökkentése és a KFU elfogadása).

3. Az USPA beperelésének legutolsó oka a legfontosabb. A tárgyalási taktikaként az a jó, ha az USPA a mi oldalunkon áll a per során (nem szószerint mint társ-felperes.).

Majdnem minden olyan esetben, amikor a sérülést szenvedett ejtőernyős az ugrásvezetőt vagy oktatóját pereli, ez utóbbiak valamilyen USPA ajánlást, vagy előírást szegtek meg, vagy az ugrásvezető engedélye lejárt, az oktatónak nem volt engedélye (jogosítása), a tanuló ejtőernyőst az oktatás ésszerű mértékénél gyorsabban készítették fel, stb.

A felperes ilyenkor jobb, ha az USPA morálját és nem a törvényes hatáskörét hangsúlyozza az ejtőernyősöknek való útmutatás nyújtás terén.

A felperesnek azt célszerű bebizonyítani a bíróság előtt, hogy létezik az oktatásnak, tapasztalati tudásnak, engedélyezésnek, ejtőernyős üzemeltetésnek egy jól kialakított szintje és az illető alperes ugrásvezető, vagy oktató elmulasztotta az előírásokat betartani, illetve a követelményeket teljesíteni.

Például állami, vagy szövetségi előírások hiányában milyen más módon tudja a felperes bebizonyítani, hogy az ugrásvezető hanyagságot követett el azáltal, hogy első ugrásos tanulókat 300 m talaj feletti magasságban, vagy nyílt víztükör egy mérföldes körzetén belül vízi mentőfelszerelés nélkül engedett ugrani?

Utolsó megjegyzésként: mi az USPA tagja, valamint a sportolók közösségének tagjainak kell, hogy fenntartsuk az USPA magas hivatásos színvonalát, ha minimalizálni kívánjuk az ejtőernyős sérüléseket és az ezekkel járó kártérítési pereket. Törekednünk kell arra, hogy sportunk ésszövetségünk presztízse erősödjön.

Fordította: Szuszékos M.

W. H. OTTLEY A TULLAHOMA–I TÖRTÉNET, AMELY JÓL VÉGZŐDÖTT

(Parachutist, 1988. N^o 4)

1987 májusában Bill Rhodes az Atlanta-i Ejtőernyős Központok tagjaként Jenkinsburgban működő ugrózóna üzemeltetője, próbaképpen át akarta helyezni a „Mr. Douglas” nevet viselő DC–3-as gépet egy Atlanta államon kívül eső helyre. Erre a célra a Tullahomán a területi repülőteret választotta ki mely nagyjából azonos távolságra fekszik a Chattanoga, Nashville és Huntsville városoktól (Alabama állam), és a helyi repülőtér vezető testülete beleegyezett egy három napos „próba-hétvége” műveletbe.

Ez olyan sikeres volt, hogy a vezető testület a működési engedélyt meghosszabbította hathónapos kísérleti időszakra. Ezt követően a helyi szervek (polgármester és hat fő-ember) elkezdett aggodalmaskodni az esetleges kártérítési követelések miatt . . . „Mi lesz, ha valaki perelni kezd minket?”, és októberben úgy döntöttek, hogy a repülőtér hagyja abba az ejtőernyős üzemet. A testület döntése, ahogy erről Rhodes értesült, egyértelmű „nem” volt.

Miután saját ügyvédekkel, az USPA vezetőivel és a helyi ejtőernyősökkel beszélgetéseket folytatott, Rhodes elment, hogy megtudja azt, biztosan támogatják-e még az ejtőernyőzést Tullahomában.

Egyidejűleg, hogy kialakítsa az „ejtőernyős jó fiú” képet, két egynapos bemutatót szervezett: az egyik egy négyszemélyes éjszakai ugrás volt a helybéli főiskolai stadionban, mintegy bevezetőként a főiskolai futball események megnyitó ünnepségén.

A szervezés véletleneként az egyik előjáró volt megbízva a főiskolai események felügyeletével, akinek az ejtőernyőzéssel kapcsolatos „negatív beállítottság” hirtelen pozitívvá változott. Ezt követően december közepén „Mikulás–Rhodes” ismét ejtőernyőzött a stadionban, mely ez alkalommal tágranyílt szemű gyerekekkel volt megtöltve. Az ejtőernyős mutatvány a helyi hírközlő szervek révén további nagy nyilvánosságot kapott, ami nem csoda, hiszen Téalapó–Rhodes miután kibújt szereléséből, bemászott pompázatos kocsjába és végigrobogott a városon, rénszarvasával ésszánkójával. „Az egész nyolc méter hosszú volt”, emlékezett vissza rá.—

Rhodes újdonsült barátságos football-rajongó előjárója segített abban, hogy az ejtőernyőzés kérdése visszakerüljön a következő gyűlés napirendjére.

Az „ellenzék” dramatikája (melynek részét képezte Dan Poynter könyvéből a Cessna–206-os gép széjjeléggett képe, az ejtőernyőzést ellenzők petíciói, valamint a szokványos érzelgős tanulópilóták tanúsága, akik megszakították felszállásukat, mert nekifutás közben ejtőernyősöket vettek észre a levegőben) úgy volt összeállítva, hogy az előjárókat az ejtőernyőzés ellen hangolja, s ezzel egy újabb repülőtér elvesztését idézze elő az ejtőernyős közösség számára. A tanuló pilóták mellett volt egy olyan is az ugrás ellen aki már több, mint három éve nem szállt fel, és volt egy olyan is, aki utoljára 30 évvel ezelőtt repült.

Mivel a gyűlés, ahogyan azt a Tullahomaiak nevezik, egy „munkaülés” (szavazás nem történik) volt, a polgármester és számos fő embere visszautalták a problémát a repülőtér vezető testülete elé, hogy azok tegyék meg ajánlásukat. Ennek eredménye lett, hogy 4:1 arányban támogatták Rhodest és az ejtőernyőzést.

Ez a pozitív szavazási eredmény került az előjáróság reguláris (azaz szavazó) ülése elé. Rhodes az utolsó pillanatban megtudta, hogy egy tanuló pilóta 62 aláírást gyűjtött össze petíciójában, olyanokét is akik nem környéken élő pilóták voltak.

Rhodes azt mondta: „Én nem hiszek a petíciókban, de az ülés előtt a hétvégén én is „politizálással” töltöttem és megszerveztem saját petícióm vasárnap — az ülés előtti napon —, és 150 támogató aláírást szereztem: köztük 25-öt helyi pilótáktól.”

„Elvégeztem némi házfeladatot is. 18 éve vagyok USPA-tag, és átnéztem egy halom Parachutistot, cikket és tényeket, számadatokat keresve. Átnéztem a FAR előírásokat és felkészültem az „Alapvető Biztonsági Követelményekről” is. Továbbá szert tettem egy új barátira, Bill West-re, egy 71 éves tullahomai lakos személyében, aki 12 tandem-ugrást hajtott végre. Mindent megtett, hogy kedvezően mutasson be számos befolyásos személynek engem.”

„És az eredmény? A hétfői ülésen, ahol a szavazást lefolytatták és a pro-kontra szavazatokat megszámlálták, 20 helyi pilóta és egy csomó helyi támogató (motel tulajdonosok, háztulajdonosok és emberek akik láttak bennünket már ugrani) volt jelen, hogy segítsenek.”

Rhodes biztos benne, hogy a Tanács érezte a nagyobb arányú támogatást és annak nyomását és az eredmény egyöntetű szavazással a mi javunkra dőlt el.

Az ejtőernyőzés a következő hónap elsejétől „teljes polgárjoggal” beindul.

Fordította: Szuszékos M.

C. V. LOWE: AZ EGET AKARJÁK, DE ÉN NEM REPÜLHETEK :

(Parachutist, 1988. N^o 3)

Pecázik? Teniszeznek vagy vitorlázik? Ha valamilyen módon nem hat ki tevékenysége károsan az általános nyilvánosságra (közemberekre), akkor valószínűleg békén hagyják. Még az olyan tevékenységeket is, mint a golf (melyben alkalmanként átrepül egy-egy labda a gépkocsik ablakán) békén hagyják, amikor az állami vagy szövetségi szintű törvényhozási eljárás elkezdődik. Hallott Ön már olyat, hogy a törvény megakadályozza a golfozókat abban, hogy utak közelében játszanak?

Amint egy tevékenység láthatóbbá válik (mint az ejtőernyőzés vagy a passzió-repülés), az észlelt veszély terén beálló növekedéssel szemben követelések támadnak a nem ejtőernyőző, nem repülő nyilvánosság részéről, hogy ezeket a sokasodó tevékenységeket valamilyen formában kontrollálják.

Ami még sajnálatosabb, ennek a sportnak a kontrolálása – erőltetve – az olyan ügynökségektől, mint a FAA, a Kongresszus termeibe kerül.

Ugy a pilóták, mint az ejtőernyősök ismerik azt a huza-vonát amit a hozzá nem értő „szakértők” vezetnek be, úgynevezett „javító” törekvésekkel. A repülés általánosan érzi már azt a nyomást, amit a nem megfelelően tájékoztatott Kongresszus gyakorolt és természetes, hogy ezt a „nyomást” az ejtőernyőzés is érezni fogja.

Ime, ami napjainkban történik, az újságokban (hírekben) jelentett „majdnem ütközések” nagy számával, az ország légtérének telítődési problémája olyan mértékben lett felnagyítva, hogy a Kongresszus is beavatkozik.

Ernest Hollings, Dél-Karolina szenátora bemutatott és el tudott fogadtatni egy követelményt, mely szerint minden légi jármű, mely a FAA radarra ellenőrzött területen belül üzemel 24 hónapon belül, ellátandó magasságot jelző készülékekkel (transzponderrel).

A FAA ezt a rendeletet használja fel az általuk bevezetendő 88–2-es számú törvényjavaslat alapján. Ez a saját repülőgépekkel rendelkező klubok számára – ha a klub gépei legalább durván 32 km távolságra repülnek az ország majdnem 300 nagyobb repülőterének közelében, kb. 400 dollár költséggel kell számolniuk, hogy felszerelhessek a magassájelző készüléket.

A Cessna 182-vel kapcsolatban – ez az ejtőernyősöket érintő példa – tudom, hogy legalább 400 dollár + szerelési költségre lesz szükségünk a berendezés beszerzéséhez és ezután az ár fel fog emelkedni kb. 1400 dolláros költségre, és ha a gépen nincsen rádió, még további 1000 dolláros költségre lehet számítani, hogy olyan repülésirányítókkal is beszélni lehessen, akikkel jelenleg sok helyen még nem szükséges beszélni.

A költségek kezdenek összeadódni, mi? A fontos üzenet azonban nem ez a legújabb törvény, hanem az a tendencia, amit a törvényhozás bevezet.

Az általános repülés néhány éve már „romló állapotban” van. Mint más iparoknál is, egy tevékenység egészségességét az ilyen tevékenységet űzők által vásárolt számos új felszerelési tétel méri. A házépítő ipar azt mondja, új lakótelepek épülnek. A gépvásárlások biztosítják, hogy megy a termelés az iparban. Új repülőgép-vásárlások azt mutatják, miképpen boldogulnak felhasználóik és hány db repülőgép kerül eladásra. Ezen az utóbbi területen a kép igen siralmas.

Tíz évvel ezelőtt az USA-ban 15000 új repülőgépet állítottak elő évente. Tavaly 1085 darabot gyártottak és ezeknek 41 %-a elhagyta az országot. Ezek közül csak 700 volt dugattyús-motoros gép – amelyeneket az ejtőernyőzésben legnépszerűbben alkalmaznak. Noha ennek kihatása nem nyilvánul azonnal, valamikor a jövőben a repülés és ejtőernyőzés költségei csillagászati számokat fognak elérni. Az új repülőgép-gyártás mennyiségi csökkenésével a használt gépek lesznek a fennmaradáshoz anyagilag megengedhetők. Az állandóan csökkenő ellátással (1987-ben 958 db általános célú repülőgép lett kislejtezve) a kereslet növekedni fog, és a repülőgép árak jóval az inflációs ráta fölé fognak növekedni.

Például: 1964-ben az 1956-os gyártási évjáratú Cessna 180-as durván 8000 dollárt ért. Ugyanaz a gép jó állapotban ma 15000–20000-ért adható el 32 éves korában. És az emberek meg is veszik.

Nézzük most, milyen kihatása van ennek az ejtőernyőzésre. A költségek növekednek. Bár a pilóták és ejtőernyősök – akik ismerik és értik a sportot – az anyjukat is eladják, hogy úzhessék azt, a tevékenység fenntartásához és növeléséhez új tagokra van szükség. Az első, amit az újonnan jött megkérdez: mennyibe kerül?

A mi környékünkön a válasz: az ejtőernyőzés esetében 100 dollár az oktatás és az első ugrás tekintetében. Ez az újoncoknak elfogadhatónak tűnik, hiszen jócskán vannak minden ugráson jelen.

Vegyünk azonban egy 25. 000 dolláros gépet a 15. 000 dolláros kicserélésére, amit azért adtunk el, mert nem győztük a karbantartás költségeit, lássuk el a kötelezően előírt elektronikával és azt látjuk, hogy az egy ugrásra eső költség 25–50 %-kal megemelkedett. Ma már 100 helyett 125 vagy akár 150 dollárba is kerül az első ugrás. Meglehet, a jövőben ez 300–400 dollárra ugrik.

Kérdem én, hány potenciális új ejtőernyős fogja ilyen áron a kívánságát kielégíteni? Nem sok. A régiek „kihálnak” vagy odébb állnak és a klub előbb, vagy utóbb bezár.

Ha nem sikerül olyan klubot létrehozni, mely meg tudja magának engedni a drága repülőgépet, akkor eléggé lesújtó a kilátás.

A kormány némileg a gonosz hírközlő média miatt úgy döntött, hogy a könnyű repülőgépek veszélyt jelentenek a tisztességes társadalom számára és elkezdte ezeknek a mozgását korlátozni. Ezzel az első törvényhozással a korlátozó rendeletek meghozásának tendenciája a szórakoztató repülés (értsd itt az ejtőernyőzést) irányában azt jelenti, hogy az ejtőernyőzés kiszorul azokról a területekről, melyekben a légi járatok működnek vagy, amelyekben esetleg repülni akarhatnak.

Legjobb esetben is sok mérföldet kell utazni, hogy egy ugróklubba eljussunk és ha már odaértünk, óriási költségekbe verjük magunkat. Van azonban néhány dolog, amit megtehetünk a visszaesés megállítására. Először is, rá kell venni a nyilvánosságot arra, hogy békén hagyják az általános repülést.

Jó verbúváló erőfeszítés új ejtőernyősök megszerzésére jó kezdet lehetne. Nehéz lenne az általános repülés ellen panaszkodni (fellépni), ha részt veszünk az ejtőernyőzésben. Azok, akik nem akarnak ejtőernyőzni, bátoríthatók arra, hogy csak a szép színek látása érdekében is látogassák ugróterületeinket. Ezzel legalább a szimpátia lenne kialakítva az ejtőernyőzés és az általános repülés iránt, talán azokat, kik ugrani ugyan nem akarnak, a repülésre bátorítani lehetne.

Azok részéről, akik ezt a hozzászólást olvassák, küldjenek leveleket kongresszusi képviselőikhez, melyek ismertetnék velük a tényleges helyzetet. Mondjuk el nekik, hogy nem akarjuk, hogy az általános repülést még korlátozóbb rendeletek tegyék lehetetlenné.

Mondjuk meg nekik, hogy valami, amiért élünk, súlyosan szenved/károsodik az ilyen törvényhozás által. A Kongresszus tagjai azért kapnak fizetést, hogy véleményeinket meghallgassák és, hogy azokra reagáljanak. A levelek másolatait küldjük el a helyi újságokhoz, sőt, küldjünk el egy másolatot mindenkinek, aki esetleg hajlandó lenne odafigyelni, hiszen néhány 25 centes levél sokkal kisebb költség, mint egy 100 dollár/óra díj, amit viszont senki sem kíván.

Fordította: Szuszékos M.

M. JOHNSTON: A JÓ SZOLGÁLTATÁS JAVITJA A KAPCSOLATOT A VÁSÁRLÓKKAL (*Parachutist*, 1988. N^o 8)

Az ejtőernyőzés, mint üzletág, sokban hasonlít a többi üzlethez, minthogy bonyolult, tehát ugyancsak sok szabály kerül alkalmazásra. Egy ugróterület üzemeltetése általában – és különösen a tanulók kiképzése – egy része az örökké növekvő amerikai szolgáltatási iparnak.

Michael LeBoef, Ph. D., tanár a New Orleans-i egyetemen és egy szerzője a „Hogyan nyerjük meg kuncsaftjainkat és hogyan tartjuk meg őket az életnek” című cikknek, ezeket a tippeket javasolja:

Mikor egy megrendelő megszakítja kapcsolatát egy társasággal, tízből hétszer ez azért történik, mert egy társasági alkalmazott közönyösen bánt vele. Csak 15 százalék azért, mert nem volt megelégedve a szolgáltatással.

Egy jó szolgáltatásnál fel kell ismerni a tévedéseket a társaság oldaláról. Egy megszokott probléma az, hogy a csúcsvezetés nem ismeri be, hogy a mód, mely szerint üzemel, messze van a tökéletestől. Ezt eredményezik azok a menedzserek, melyek nem hallgatják meg kuncsaftjaikat. Ők úgy üzletelnek, hogy meg vannak győződve arról, így a legjobb, és remélik, a megrendelő elégedett. Az alacsony eladási szinteket félremagyarázzák a versenyre hivatkozva, a gazdaság, vagy egyéb más „irányíthatatlan” erőre hivatkozva.

Ennek súlyozására tegyünk szert olyan sok visszacsatolásra, amennyire csak tudunk, és sose hagyjuk figyelmen kívül, amit hallunk.

Ha ezt észben tartjuk, LeBeouf szerint, egy erős megrendelői lojalitást fogunk kialakítani, mert ők érdekesnek fogják érezni az üzletet ugróterületünkkel szemben. Reagálni fognak üzletünkre éppen úgy, mint ahogy ők megtennék azt bármely más üzlet kedvéért, mely jó értékeket kínál és jó szolgáltatást pénzükért.

Ezzel szemben, akik nem jönnek vissza másodszorra és távol maradnak, azok nem érzik érdekesnek üzleti kínálatunkat. Ugy érzik, vagy túlterhelték őket, vagy szegényes szolgáltatást kaptak valakitől a társaságon belül.

A megrendelők megbízhatóságot és érzékenységet várnak el és benyomásaikat elcsodálkoztatóan egyszerű módon szerzik be. Stábod jó megjelenése és szolgáltatásaid célszerűsége hosszú utat tesz meg, hogy megformáljon egy klassz képet társaságodról.

Meggyőződni arról, hogy minden kuncsaftod jó szolgáltatást kap, gondoskodik arról, hogy alkalmazottaidat serkentően jó szolgáltatást nyújtanak. Minél jobban bemutatod alkalmazottaidat, hogy hogyan nyered meg megrendelőidet, annál könnyebb lesz motiválni pilótáidat, oktatóidat, kikiáltóidat és a többi stáb tagot, hogy ugyan ezt tegyék.

Fordította: Szuszékos M.

P. MOOREHEAD: AZ „ICAS” BEMUTATÓ AZ ARCULATUNK JAVULÁSÁT MUTATJA

(Parachutist, 1988. N^o 2)

Az ICAS (Légibemutatók Nemzetközi Tanácsa) éves összejövetelét 1987 decemberében Las Vegas-ban tartotta meg. Ez egy olyan esemény, mely számos patronálónak és légibemutató-rendezőnek nyújt alkalmat arra, hogy megismerkedjenek az USPA „PRO PROGRAMJÁVAL” (L. Ejtőernyős Tájékoztató, 1988. évi 5. sz. p. 27). Alkalom ez az esemény továbbá arra is, hogy folytassuk erőfeszítéseinket az irányba, hogy megmutassuk a „repülőközösségek” más tagjainak is, miszerint, mi is aviátorok egy felelősségteljes csoportja vagyunk, akik nagy lelkesedéssel osztják meg a légteret más hivatásos repülőkkel.

Azok közülünk, akik már régóta benne vannak sportunkban nyilvánvaló, hogy az eddigi (nyilvánosság által rólunk alkotott kép) nem volt más, mint „azok az örült ejtőernyősök”. Bizonyára mindig van olyan rétege a társadalomnak, akik úgy érzik, jobb lenne ha bennünket elzárnának valahová.

Azonban, az a jelenlegi megfigyelésem, hogy a nem ejtőernyős nyilvánosság messzemenően döntő többsége kezdi már látni, hogy mi is, felelősségteljes, energikus örömteli emberek vagyunk akkor is, ha élvezetünket éppen abban találjuk, hogy kilépünk a magasban a repülőgépből.

Miért van ez így? Kétségkívül részben azért, ahogyan viseljük magunkat bemutató ejtőernyőzőseink alkalmával. Részben azért is, mert fejlettebb ejtőernyő-konstrukciók révén ott tudunk már földet érni, ahová mondjuk, és, hogy talpon tudunk maradni ahelyett, hogy a régi szabvány ugrást végeznénk, ami a nézőközönség számára még mindig „becsapódás”-nak tűnik.

Színes formatervezett ejtőernyős ugróruhákat viselünk (a néhány évvel ezelőtti bohócruhák helyett) és megtanultunk kosztümöket is viselni, hogy bemutatóink élvezetesebbek legyenek. Sokan közülünk megtanulták, hogy a bemutató ugrást elsősorban a néző kedvéért hajtjuk végre és nem az ejtőernyős kedvéért (meglepő?).

Dióhéjban összefoglalva, kinőttünk a bolondériákból, melynek során a régi napokban olyan büszkén ugráltunk laikusok előtt. És ez mostmár kezd kifizetődni.

Az ICAS News egyik új kiadásában egy négyoldalas vezércikk jelent meg hét darab fényképpel együtt „Polgári Ejtőernyős Buli—A polgári csapatok növekvő világa” címmel. Ez a riport néhány jelenleg a légi bemutatók világába betörő ejtőernyős csapatot tárgyal, és arról szól, miképpen dolgoztak ezek ki egyedülálló gyakorlatokat, hogy ejtőernyős „előadásai” izgalmasabbak és hivatásszerűbbek legyenek.

Az ilyenfajta „pozitív” sportunk bemutató jellegével kapcsolatban hasznos dolog mindannyiunk számára.

Az idei összejövétel során megvoltak találhatók a szokásos „páholyok” bennük barátainkkal, a Hadsereg Arany Lovagjaival (Golden Knights), a Haditengerészet Ugróbékáival (Leap Frogs) stb. Ezek a katonai csapatok profik és megérdemlik az évek során elnyert hírüket.

Jelen voltak azonban az összejöveteleken a polgári profi ugrócsapatok is.

Sportunk képviselői olyan nagy és mély benyomást keltő arculatot prezentáltak, amit mindannyiunknak támogatnunk kell. Azok közülünk, akik aspirálnak, hogy ejtőernyős „előadók” legyenek, jól meg kell figyelniük a már meglévő profi csapatokat.

Ugy gondolom, mindannyian ráébredtünk arra, hogy az a tény, valaki „jó ejtőernyős”, még nem jelenti szükségszerűen azt, hogy egyben jó ejtőernyős „előadó” is.

A bemutató ejtőernyősök ne habozzanak figyelmet felkeltően szépen/érdekesen öltözni. Tanuljanak meg reagálni a nézőközönségre és tanulják meg, az ejtőernyős bemutató ugrás számukra: „elváfalt munka”. A mulatság később következik amikor büszkeséggel tekinthetünk vissza a jól végzett munkára.

Egyetlen „bandita ugrás”, vagy egy túl késői gépelhagyás, könnyen lehet, óriási lépést jelent visszafelé, mindannyiunk számára, de különösen a komoly szórakoztató ugrócsapatok számára. Amint erre csapatainknak az ICAS találkozón való lelkes fogadtatása tanúbizonyság, néhány év alatt nagy utat tettünk meg. Tartsuk meg lendületünket – ez mindnyájunk legnagyobb érdeke.

Amikor oly sokat diskurálunk ejtőernyős bemutatók hivatosságát illetően, rendszerint ilyen dologra gondolunk:

- körön belül vagy kívül érünk-e földet,
- időben pontosak voltunk-e,
- következetesen talponmaradást csinálunk-e,
- alkalmasszerűen öltözünk-e,
- kinek a kedvéért csinálunk valamit ejtőernyőzéskor: a nézők vagy a magunk kedvéért?

Röviden tartajuk-e megállapodásunkat, a mit ügyfelünkkel, vagy patronálónkkal közvetlenül kötöttünk?

Ha fentieket 100 %-osan teljesítjük is (ez csak egy igen rövid listája a végrehajtandó számos részletes tételeknek), lehet egyetlen nagy és fontos olyan terület, amelyben gyengék vagyunk, amikor ejtőernyős bemutatóra szerződünk – nevezetesen túl gyakran vagyunk hajlamosak arra, hogy „előadásainkat” túl olcsón adjuk el.

Mindnyájan tudjuk hogy vannak alkalmak, amikor a bemutató ugrás csak önköltséges (helyi jótékonyági rendezvényeken pl.), de amikor valamilyen párt/kereskedelmi vállalat megbízásából szórakoztatunk, nagy légi bemutató, vagy más nagyléptékű esemény alkalmával, nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy mi, mint ejtőernyősök, egy különleges és izgalmas részét adjuk az eseménynek.

Arányosan ugyanannyit, ha nem többet – érünk, mint az eseményben résztvevő más számok. Az átlagos „aeroakrobatikai mutatvány” egy légi bemutató során például – 10 ezer dollár/hétvége díjat kap. Más bemutatók ennél többet, vagy kevesebbet kapnak a repülőgép által megteendő utazási távolság és egyéb szempontoktól függően.

Csapatunk egy alkalommal egy városi ünnepeken szerepelt, amit mi egy kisleányos eseménynek könyveltünk el kereskedelmi szempontból és ezért egy ötszemélyes ugrásért 950 USA dollárt számítottunk fel a költségeket is beleértve.

Az eseményt követő koktélpartin aztán megtudtuk, hogy egy kis utazó artistacsoport, egy 20 perces műsorért 5000 dollárt kapott. Ez aztán felnyitotta szemünket. A hivatásos bemutató-ejtőernyősök – miközben tudásukat megszerzik – sokezer dollárt költenek el kiképzésre és felszerelésre, és megérdemlik, hogy megfelelően kompenzálva legyenek ezért a beruházásért. A tiszteletdíj nagysága lehet változó, de sok évvel ezelőtt egy idős ember azt a tanácsot adta nekem, hogy arany szabály a 100 dollár/ugró/ugrás, plusz a felmerülő költségek. Ez pontosan 17 évvel ezelőtt történt. Manapság úgy tűnik, hogy a legtöbb PRO-csapat 200–500 dollár/ugró/ugrás tiszteletdíjat, plusz költséget számít fel.

Nem szabad költségbecslésünket túl egyszerűnek venni: jelzőfüst, zászlók, repülőgép, étkezés, biztosítás, szállítás, elhelyezés, földi személyzet (igenis fizessük meg őket és ne alkalmazzunk ilyen célra megfelelően ki nem képzett helyi laikusokat), stb., plusz a rezsí és a profit. Kell, hogy megfizessék nekünk a telefon hívásokat és az utazásokat, és azokat a díszes ugróruhákat, valamint a kisebb ráfordítások hosszú listáját. Ha mutatóvanyunk jó, akkor nem szabad aláértékelni hivatásos arculatunkat azzal, hogy amatőr-féle díjakat számítunk fel. Természetesen el fogunk venni néhány munkát más PRO-csapatoktól mindenképpen – ha olcsók vagyunk –, de előbb-utóbb ráfogunk ébredni a tényre, hogy túlságosan is olcsók vagyunk, s akkor tulajdonképpen valamiféle módon mi magunk fizetjük meg az árát annak, hogy „előadók” lehetünk. Ez nemcsak egyszerűen nagyon ostoba dolog a személyek szempontjából, de egyben komoly módon aláássa az USPA-nak és az FAA-nak arra irányuló erőfeszítését, és a számos komoly PRO-ejtőernyős csapat fáradozásait arra, hogy a nyilvánosságot és a légitbemutató-ipart meggyőzzük, igenis mi HIVATÁSOSAK vagyunk és ezért ennek megfelelően kompenzációt érdemlünk.

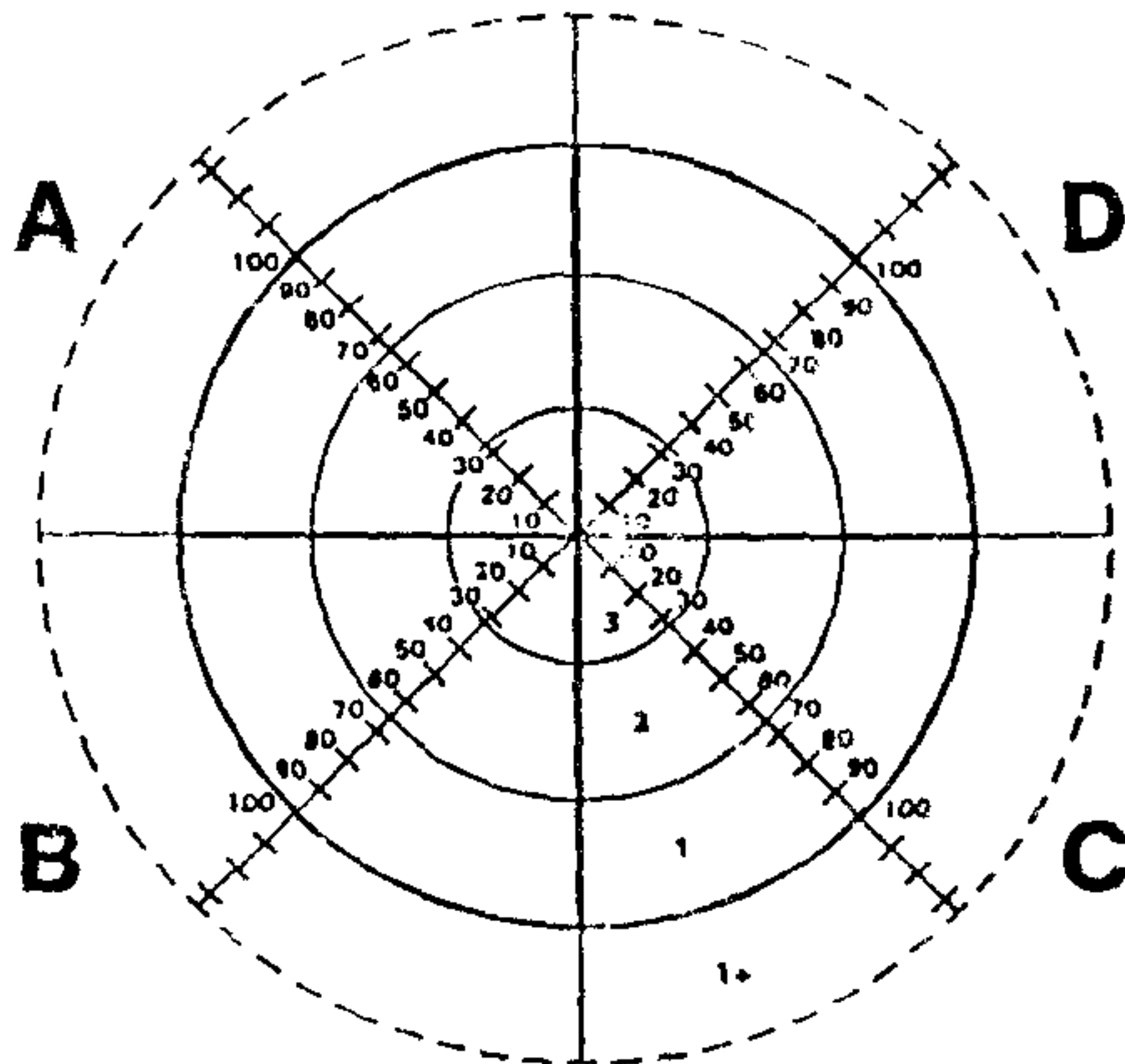
Fordította: Szuszékos M.

D. Ampenberger: MEKKORA KOCKÁZATOT VESZNEK FIGYELEMBE A SIKLÓEJTŐERNYŐS-PILÓTÁK?

(DRACHENFLIEGER MAGAZIN, 1989. N^o 5)

Az ember pontosan szeretné tudni: mi zajlik le a sikló-ejtőernyőző-pilóták fejében? Az 1988-as *Cerebrale Dominanzen* nemzetközi kongresszusának keretében nyilvánosságra hoztak egy tanulmányt, amely napvilágra hozta ezen érdekességeket. Az emóciók és az új játékok utáni törekvés nagy szerepet játszik. A kockázatvállalási készség, mint ismeretes, nem minden embernél jelenti ugyanazt. Miközben a sikló-ejtőernyős versenyzők nem tekintik kockázatosnak sportjukat, addig ez mások szemében nagyon is annak tűnik. A megítélés nagyban függ az illető személy gondolkozási módjától, „értelmi dominanciájától”.

A Nobel-díjas Roger Sperry kutatásaiból ismert, hogy az ember baloldali agyféltekéje illetékes a logikai, racionális, lineáris és verbális gondolkozás tekintetében. A jobboldali félteke ezzel szemben az intuitív, nem verbális és összefüggéseket vizsgáló folyamatok tekintetében. A természettudós Ned Herrmann kibővítette az említett agyi- és értelmi modellt, továbbá négy szektorral, a négy quadráns modelljével. Ehhez jön még az u.n. limbikus rendszer, amely ismét kétfelé ágazik.



1. számú ábra.

Az agy képszerű ábrázolása.

A negyed: logikus, szekvenciális, analitikus, műszaki, problémamegoldó, matematikus. B negyed: ellenőrzött, tervszerű, szervezett, adminisztratív, biztonságra törekvő. C negyed: immaginatív, koncepcionális, találmányos, átfogó, művészi, szintetizáló, kockázatvállaló. D negyed: emberi kapcsolatokat tartó, emocionális, muzikális, spirituális, közlékeny.

A körök jelentése: 0–33 között: visszahúzóási hajlam: 34–66 között: elismertség és hasznosság: 67–100 között: előnyben részesítés: 101–150 között: erős előnyben részesítés.

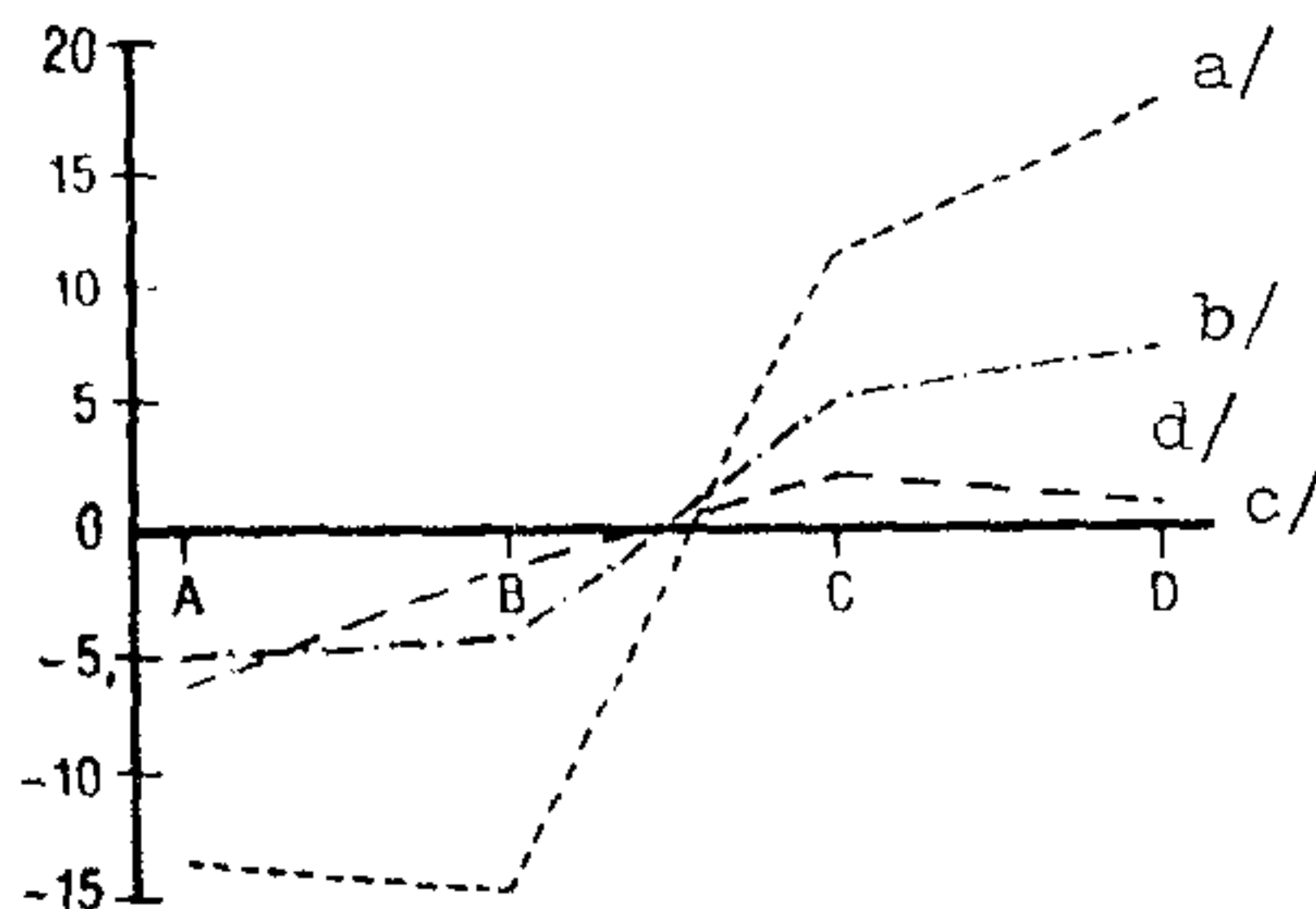
		A	B	C	D
Á	f	84	76	58	75
	n	58	76	82	80
T	f	78	75	60	76
	különbség:	-6	-1	+2	+1
	n	60	69	82	81
	különbség:	+2	-7	0	+1
O	f	79	68	63	83
	különbség:	-5	-8	+5	+8
	n	68	63	91	77
	különbség:	+10	-13	+9	-3
V	f	71	63	69	93
	különbség:	-13	-13	+11	+18
P	f	73	62	69	92
	különbség:	-11	-14	+11	+17

2. számú ábra.

Az átlagnépesség (Á), a siklóéjtőernyős tanulók (T), az oktatók (O), versenyzők (V) és a profik (P) összehasonlítása. (f – férfiak, n – nők) A, B, C, D – 1. számú ábra szerint.

A limbikus agyféltekében zajlanak az olyan viselkedés- és érzelmi reakciók, amelyenek a környezeti szituációkat meghatározzák és befolyásolják. A limbikus rendszer pl. a konzervatív, a biztonságért felelős gondolatok hordozója, de hordozója az amócionális, zenei, emberek közti gondolatoknak is (1. ábra). Egy tudományos tanulmány ezt a Herrmann–Brain- dominanciarendszert (HBDI) alkalmazta, NSZK-ban agy-dominanciarendszerként is ismert, és ami a siklóéjtőernyős pilóták gondolkozásmódja vizsgálatának előnyben részesített módja. Közben összehasonlításokat tettek repülő tanulók, oktatók, versenyzők, profik és átlagpolgár között. A vizsgálatba 11382 férfi, 5592 női átlagpolgárt, 40 férfi és 11 női siklóéjtőernyős tanulót, 25 férfi és 3 női oktatót, 7 férfi és 2 női profit vontak be. A 2. ábrán látható az átlagnépesség vizsgálati eredményeinek a kiértékelése, összevetve a többiekkel.

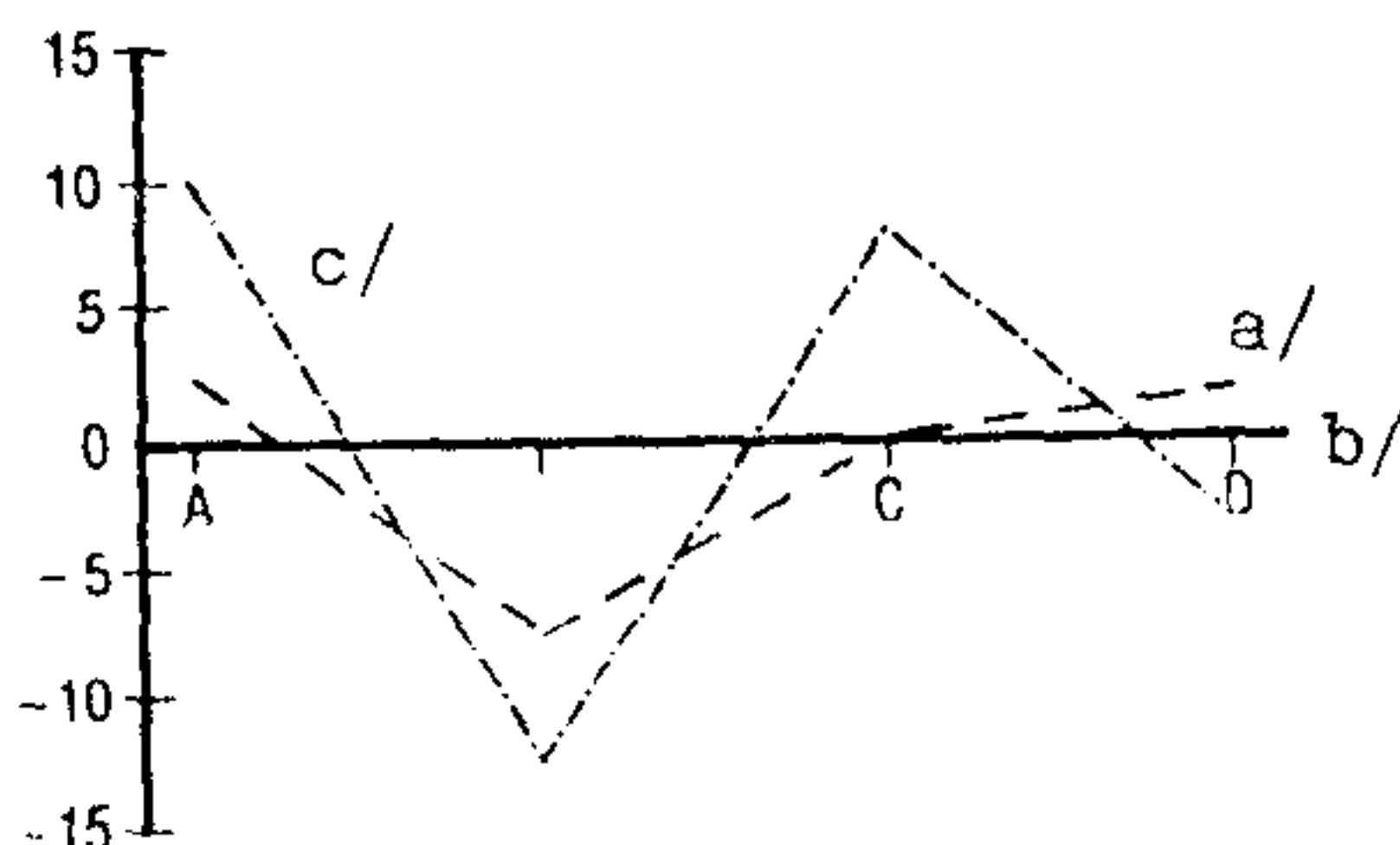
Szignifikánsnak mutatkozik a kezdő siklóéjtőernyős férfiak és az átlagnépesség férfi tagjai közti különbség (lásd még a 3. ábrát is). Az „A” negyedben, amelyik a logikai, analitikai, műszaki agyszektor, a pilóták 6 ponttal kevesebbet produkáltak, mint a nemrepülő férfiak. Ezzel szemben a siklóéjtőernyőzés női tanulói (lásd még a 4. ábrát is) a „B” szektorban, amit biztonsági szektornak is neveznek, 7 ponttal kevesebbet értek el az átlagnépesség női tagjaival szemben.



3. számú ábra.

A siklóajtóernyős pilóták összehasonlítása az átlagnépesség férfi tagjaival.

a/ – versenyzők és profik: jelentősen eltér az átlagnépességtől. b/ – tanulók: jelentősen eltér az átlagnépességtől. c/ – átlagnépesség szintje, mint 0 szint. d/ – oktatók.



4. számú ábra.

A siklóajtóernyős pilótanők összehasonlítása az átlagnépesség női tagjaival.

a/ – oktatók. b/ – átlagnépesség szintje, mint 0 szint. c/ – tanulók.

A siklóajtóernyős oktatók az „A” szektorban csak 5 ponttal értek el kevesebbet az átlagnál. A biztonságra való törekvés szektorában, a „B” negyedében is szignifikánsan alacsonyabb az eredményük, mint az átlagnépességé (8 ponttal), de még a kezdőknél is (7 ponttal). Ezzel szemben a „C” negyedben az értékek, amelyek érzelmi, emocionális gondolati dimenziók, az átlagnál 5 ponttal nagyobbak. Ez még kiegészítésre kerül figyelemre méltó kockázati vonatkozású, experimentális, imaginatívus gondolati részekkel (10 pont többlettel az átlagos népességhez képest).

A női siklóajtóernyős oktatók az „A” negyedben 10 ponttal erősebbek, összehasonlítva az átlaggal. Éppen úgy, mint a férfiaknál, kevésbé hangsúlyozott biztonsággal foglalkozó tartomány (13 ponttal). A „C” negyedben több kifejezés található (9 pont), mint a népesség női tagjainál. A férfi versenypilóták és profik értékei az „A” és „B” negyedben az összes többiekénél alacsonyabbak. Ezzel egyidőben, összevetve őket az átlag népességgel, a kezdőkkel, sőt, az oktatókkal is, magasabb értéket érnek el.

agondolkodási stílus tekintetében a „C” és „D” tartományban. Női versenypilóták és profik nem kerültek összehasonlításra más női csoportokkal ebben a tanulmányban. Az említett számok statisztikailag nem bizonyítottak. A tanulmányból tehát lényegében kiderült, hogy az agyi dominancia profilok, az emberek gondolkodási stílusa, növekvő engagement-tel változik a sport-siklórepülésben. (Lényegében a HDI alapjelentése az, hogy a profilok változtathatók.) Egyébként megmutatkozott az is, hogy a siklóejtőernyőzés teljesen mást jelent a férfiaknak, mint a nőknek. A két csoport teljesen különböző populációnak tűnik, eltérő reakciókkal a siklóejtőernyőzéssel szemben. Általában a férfiaknál a tudásuk növekedésével a biztonság gondolata csökken. Ezért kiszélesedik kockázatvállalási készségük, vizuális, illetve emocionális gondolatuk. Ez megerősíti a korábbi vizsgálatok azon kijelentéseit, hogy a siklórepülő és a siklóejtőernyős pilóták is a stimulációkat és az újdonságokat keresik, köztük a kockázatokat, veszélyeket vagy fizikai kellemetlenségeket.

Fordította: Mándoki Béla

PÁKOZD MARIANN: AZ EJTŐERNYŐS SPORTOLÓK TUDATOS KIVÁLASZTÁSÁNAK LEHETŐSÉGES MÓDSZERE, MOTIVÁCIÓS HÁTTERE.

(Szakdolgozat-ismertetés. Benyújtásra került az egri Ho Si Minh Tanárképző Főiskolára, 1989. május.)

I. AZ EJTŐERNYŐS SPORT EGYETEMES ÉS HAZAI BEMUTATÁSA

Az ejtőernyőzés általános, rövid ismertetése

„A repülősportok: azok a sportágak, amelyek valamilyen technikai eszköz igénybevételével, a levegőben keletkező felhajtóerő segítségével végezhetők. A repülősportok rendkívül alkalmasak a fiatalság fegyelmezett, céltudatos nevelésére. A technikai készség elsajátítása mellett sokoldalúan fejleszti az értelmi és fizikai tulajdonságokat.” E technikai repülősportok egyik ága az ejtőernyős sport.

Majdnem minden nép ősi mondavilágában felbukkan a repülés vágya, gondolata. Az első írásos feljegyzés 1306-ból, Kínából való, ahol egy ünnepség keretében bambusznádakra feszített bőrkupolával toronyból hajtottak végre ugrást. Az 1500-as években Leonardo da Vinci „A madarak repülésének kódexe” című munkájában már nemcsak vázlatrajzokat készített az ejtőernyőről, hanem kifejtette a szerkezet helyes működésmódját is. A XVII–XVIII. században sok ötlettel, bátor kísérletezők szenzációs ugrásai jártak sikerrel, de többségükben sikertelenül. Az első magyar sikeres ejtőernyős ugrást 1919-ben egy pilóta, mentőernyővel hajtotta végre kigyulladt, égő repülőgépből menekülve. Ezt követték az 1920-as, 30-as években repülőnapokon végrehajtott bemutató ugrások.

A sportág nemzetközi szerve, a FAI, 1905-ben alakult és 1910-től Magyarország is állandó tagja. Az ejtőernyős ugrás, mint sport, lényegében az ötvenes években alakult ki. Az első ejtőernyős VB-t 1951-ben rendezték. Az I. Országos Ejtőernyős Bajnokság megrendezésére 1953-ban került sor. Hazánk első ízben az 1956-os VB-n képviseltette magát egy férfi és egy női csapattal. A továbbiakban a magyar ejtőernyősök a kétévenként megrendezett VB-k csaknem mindegyikén részt vettek, a jó közepes mezőnyben végeztek.

Ma is ismert versenyágai:

- Ejtőernyős célbaugrás:
- Stílusugrás:
- Kupola formaugrás:
- Formaugrás:
- Gyalog-ejtőernyőzés: olyan repülőeszköz, amely a nyitott ejtőernyőre jellemző hordfelülettel rendelkezik. Levegőbe emelkedése csőrléssel, segédmotorral, vagy lejtőmenti nekifutással történik. Cél: a messzebbre, magasabbra elv érvényesülése.
- Ejtőernyős többtusa.

Magyarország ezideig csak a klasszikus ejtőernyős számokban – célbaugrás és stílusugrás – kiírt VB-ken vett részt.

Az MHSZ, mint a magyar ejtőernyős sport polgári színtere

A Magyar Honvédelmi Szövetség az 1948 februárjában megalakult MSZHSZ jogutódjaként jött létre azzal a feladattal, hogy társadalmi alapokon szerveződve vezesse, irányítsa és szervezze az ifjúság hazafias, honvédelmi nevelését, szervezze a honvédelmi sportágakat. A rendelkezésre álló szakemberekkel és technikai eszközökkel minőségi és tömegsportot hozzon létre. A szervezet 1968-ig a honvédelmi és technikai sportok irányítását és szervezését végezte. Az 1968-as átszervezéskor markánsan érvényesült a hazafias, honvédelmi nevelés, a katonai pályára irányítás és az ehhez kapcsolódó minőségi és tömegsport támogatása és koordinálása. Az MHSZ megyei szerveződésű vezetőségeken keresztül több, mint 4100 szakági klubban fejti ki tevékenységét. Az MHSZ egy egyszemélyi vezetésű, monopolisztikus szervezet, amelyben az irányítás mechanizmusa függetlenített katonai állományú szakembereken keresztül jut el a társadalmi aktivistákig. Az MHSZ anyagi létét az államtól, közvetlenül a Magyar Néphadsereg-től kapott juttatás képezi.

Az utóbbi évek gazdasági tevékenységében erős törekvés van a működéséhez szükséges anyagi feltételek saját eszköz- és szakember-állománnyal történő előteremtésére. A társadalmi változások lecsapódásai a szervezetben meghozták az egyszemélyi vezetés mellett a döntéshozó testületek létrehozását és a vezetői szintek választhatóságának lehetőségeit. E változások társadalmi léptékekkel mérve a jövőben talán kevésnek tűnhetnek. Mindezek ellenére a tömeg és minőségi sportokban, bizonyos szakágakban – talán a lehetőségek egyéni letéteményeseként – kiváló eredményeket ért el a szervezet. Pl. modellezés, rádiózás, bűvárúzás, lövészet. A szervezetben gyakorolt sportágak szakági szövetségekre oszlanak, melyek országos hatáskörrel rendelkeznek: lövészet, könnyűbúvár szakág, modellezés, rádiózás, sárkányrepülő, repülő és ejtőernyős szakágak.

Az 1968-as átszervezés kapcsán megfogalmazott katonai pályára irányítás érdekében a szövetség képezi ki az MN gépkocsivezető, rádiós, bűvár, ejtőernyős, repülőgép- és helikopter-vezető utánpótlását. A szervezet támogatásának anyagi alapját a felsorolt szakágak honvédelmi előképzettei adják. Ezen anyagi alap teremti meg a lehetőségét az igen költséges és speciális sportágak, mint repülő, ejtőernyőzés, stb. élsportszintű tevékenységéhez. Mint egyetlen létező szervezet, e technikai sportok létét, fejlődését és korlátait egyértelműen meghatározzák hazánkban. Az ejtőernyőzés élsportjának irányító szakemberei – mint általában az MHSZ más területein is – nem az állami sportszakember-képzés mechanizmusával kerülnek ki, hanem a társadalmi alapból, gyakorló sportolóként kiemelkedett szakvezetők. A fenti korlátok magyarázzák azt a tényt, hogy a rendelkezésre álló állományból igen kis hatékonysággal nevelődik ki az élsport. Emiatt és az MN viszonylag nagy sorköteles tömegigénye miatt a sportban évről-évre jelentős fluktuáció tapasztalható, melynek hatása az élsportban tükröződik. Más szempontból vizsgálva, ez a fluktuációs hatás jótékony is lehet, hiszen megteremtődhet az utánpótlás, szelekció lehetősége.

Összegezve: a hazai polgári ejtőernyőzés egyetlen színtere az MHSZ, mely főfeladatban – az MN felé az erre a célra kapott anyagi alapból – a fiatalok katonai előképzését végzi. A szakág gazdálkodása következtében fennmaradó összeg képezi az élsport finanszírozását. Az éves terv teljesítését az ország ejtőernyős szakosztályainak társadalmi oktatói – a kis számú hivatásos, függetlenített oktatók vezetésével – szervezik végzik. Kiképzett sportkötelesnek tekinthető az a katonai szolgálat előtt álló fiú, aki elméleti és gyakorlati előképzés után 8 ejtőernyős – bekötöttrendszerű – ugrást végrehajtott. Ezeket az alapfokú tanfolyamokon képzik az összes jelentkezőt, kezdőt. Fő hangsúly a 8 ugrás balesetmentes végrehajtása. Már ezen a ponton, a kezdeti alapfokon is hiányzik mindenféle sportszemlélet.

Néhány adat:

- 1968 óta az MN évi elvére: 420 fő.
- Átlagban, biztonsági okokból a tartalékkal együtt évi 600–800 fő teljesíti a 8 ugrást.
- Hazánkban 17 ejtőernyős szakosztály működik. (11 vidéki, 6 budapesti)
- Ejtőernyős ugrást végezhet: az a 15. életévét betöltött fiatal, aki 8 általános iskolai végzettséggel, érvényes egészségügyi alkalmassággal rendelkezik: sikeres elméleti és gyakorlati vizsgáttett.
- A nemzeti válogatott edzői posztját 1968 óta olyan ejtőernyős oktatók látták el, akik sem testnevelői tanári, sem szakedzői képesítéssel nem rendelkeztek.

- Az ejtőernyőzés nem olimpiai sportág. (Remélem, nem lesz mindig így.)
- Az ÁISH-tól minőségi sportunk anyagi támogatást nem élvez.
- Egy kiképző ejtőernyő átlag ára: 25 000 Ft.
- Egy sporternyő átlag ára: 40–100 ezer Ft.
- Egy ejtőernyős ugrás hozzávetőleges ára: 1500 Ft.

II. A SPONTÁN SZELEKCIÓ PROBLEMATIKÁJA, MEGOLDÁSI ESÉLYEK.

Problémafelvetésem, hipotézisem konkrét megfogalmazása.

Az ejtőernyős sport speciális, technikai sportjellege eleve meghatározza, determinálja lehetőségeit. Tömegsportra alkalmatlan. Mindig, és többnyire véletlen folytán verbúválódott, kiválasztott réteg kiváltsága volt, és ma is e sport megismerése, üzése. Következésképpen a versenyzőképzés, az élsportolók kiválasztása, kinevelése egészen más mechanizmus alapján történik, mint a legtöbb sportágban. Nem tömegsport, nincs tehát tömegbázis, mely alapját képezhetné egy igényes, akár egy tudományos kiválasztásnak. A „lehetőség” kérdése, kulcskérdés. Az ejtőernyős sportban a tudást, edzettséget legfőképpen az ugrásszám határozza meg, természetesen egy bizonyos szint, ugrásszám fölött már nem olyan meghatározó. Másodsorban – és szintén nem elhanyagolható – a technikai felszereltség milyensége, minősége. Mindez bizonyíték arra, hogy nem biztos, illetve nem feltétlenül igaz – sőt. –, hogy a pszichoszomatikus adottságaiban, képességeiben, motivációiban legalkalmasabb, legrátermettebb fiatalok kerülnek abba a bizonyos „kiválasztott” rétegbe, akiből kinőhetne e sport nemzeti válogatottja.

- Ki legyen tehát az a „kiválasztott”, szerencsés, aki a lehetőségeket az igen drága, pénztigénylő lehetőségeket kapja?
- Lehet-e irányítani a kiválasztást?
- Van-e értelme?

Az eddigi magyar kiválasztás gyakorlata a válogatottsághoz fiúk esetében: az ejtőernyős többtusa másodlagos funkcióban betöltötte a klasszikus ejtőernyős válogatott utánpótlás szerepét is. 18–23 éves korig versenyeztek a többtusában – úszás, futás, lövészet, ejtőernyős célbaugrás –, mely időszak igen kedvezően alakította testi, pszichikai képességeiket, megfelelő alapot adva a későbbi, klasszikus versenyzéshez. Természetesen, igen változó gyakorlatot mutatott ez az utánpótlás-funkció. 40–50 %-ban fordult elő, hogy valaki a többtusa fizikai számaiban kiváló eredményekkel bírt, de a „klasszikus” versenyszámok művelésében sikertelenül próbálkozott. A meglévő adottságai – pl. erős, kötött izomzatú alkat, esetleg más adottságok hiánya – gátolják fejlődését.

Lányok esetében a nemzeti válogatottba kerülés gyakorlata szintén – még annyira sem, mint a férfiak esetében – nem adhatott alkalmat „világot-rengető” eredmények produkálásához. Általános „recept”: . . . végy szemügyre egy lányt, aki – általában véletlen „áldozatként” – tagja egy ejtőernyős szakosztálynak, és van kb. 10–30 ugrása. Amennyiben elég kitartóan jár el a klubnapokra, a repülőtéren is gyakran látható, és ha még a tornatermi foglalkozásokon – mely látogatása nem kötelező semmilyen szinten, az MHSZ-nél sem –, némi ügyességet is tanúsít, meghívást kap a válogatott edzőtáborába. Azzal a céllal, hogy ott – klubszinten elképzelhetetlen – rövid idő alatt 100–200 ugrást végezzen, mely alapján már kép alkotható, van-e benne „légi-perspektíva”, melyet még mindig csak reményként lehet kezelni. Hiszen a kiválasztás, bizalom eredménye, úgyis csak 600–800 ugrás körül derül ki, amely 2–3 év terméke. A helyzet még akkor is kétesélyes, ugyanis idáig lehet látványosan fejlődni, a további, potenciális fejlődéshez nem látszanak mindig egyértelmű jelek.

Sajnos igen nehéz tesztelni az ejtőernyősöket, vajon kiben van egy „világbajnokra való”? Ezidáig Magyarországon sem szakirodalma nem jelent meg, sem a gyakorlata, a praxis sem funkcionál tervszerű módon. Napjaink fő problémája: a magyar klasszikus ejtőernyős sport visszafejlődése, mely a válogatott versenyeredményeiben az elmúlt 3–4 évben tapasztalható volt. A többi fiatal ága – kupolaformaugrás, formaugrás, gyalogejtőernyőzés – a világon hihetetlen, számunkra szinte beérhetetlen fejlődésnek indult. Gyakorlatilag az MHSZ-nél csak a klasszikus számokra áldoznak, csak itt van versenyrendszer.

Természetesen az új versenyszámok helyzetét elsősorban anyagi tényezők határozzák meg. Tény: 1988-ban több, mint tíz, 20–24 éves fiatal sportoló kb. 1000–2000 ugrással, a nemzetközi versenyzetethetőség, a beérés küszöbén eltűnt, abbahagyta, elment . . . nem vállalta tovább. A helyzetet súlyosbítja, hogy 1986-tól vezették csak be külön értékelésre az „ifjúsági kategóriát”, mely egyszerre dupla esélyt is kínál 25 éves korig a versenyzőknek. Egy világbajnokságon pl. értékelik őket a felnőtt kategóriában is, és a saját ifjúsági korosztályukban is. Dupla esély. Hány sportágban létezik ez, ilyen szervezésben? Másik súlyosbító körülmény, 1987-re jutottak el a válogatott sportolók hazánkban páratlan – eddig az ejtőernyős sportban nem létező – lehetőséghez, miszerint minden kinevezett sportoló, ha igényt tartott rá, saját klubjának lehetett munkatársa. Megszabadulva a kikérők okozta viták kellemetlenségeitől, a munkahely abszolút függőségétől. Így tehát, a téli időszak – holtszezon – heti 2 (.) tornatermi edzésétől eltekintve, ki-ki igényei szerint tanulhatott, másodállást vállalhatott, esetleg több időt fordíthatott edzésre, kiegészítő sportokra, lelkiismeretesebb téli felkészülésre

Összefoglalva, a magyar ejtőernyős sport történetének eddigi legideálisabb periódusában fordítottak hátat a nemzetközi szintű versenyzésnek, sportolásnak. Ki, kik ezért a felelősek? Mi az oka, melyek az okok? Minden bizonnyal e problémakört szubjektív („nem a külvilágból, hanem az egyénből, annak tudatából, érzésvilágából kiinduló, azt tükröző, rá jellemző”) és objektív („az emberi tudattól függetlenül létező, valóságos, tényleges, tárgyi . . .”) összetevők határozzák meg, befolyásolják. Engem a szubjektív tényező érdekel. Szakdolgozatomban az ejtőernyős sportolók, pontosabban a jelentkezők, kezdők vizsgálatával a szubjektív faktort szeretném elemezni. Kinagyítva, majd általánosítva olyan következtetésre, eredményre jutni, amely a jövőben felhasználható.

Nem célom, és nem is feladatom a volt és jelen válogatott sportolóinak szubjektumát, motivációját elemezni. Én a „kezdethez” szeretnék nyúlni, a most „kezdőkhöz”. Az ejtőernyős szakosztályoknak igazán belátása, beleszólása nincs sem a válogatottnál folyó munkába, sem az objektív körülményekbe. Amit én, és más – társadalmi, vagy hivatásos – ejtőernyős oktatók, edzők tehetünk, már a kezdetnél a mi munkánkon kiválasztási rendszerünkön, vagy rendszertelenségünkön múlik, hogy megteremtődik-e a megfelelő alap a későbbi versenysporthoz. Eljuthatnánk végre oda, hogy ne a mennyiség, hanem a minőség döntsön. Ne a mennyiségi mutatók pl. 250 %-os sorköteles terv igénytelen, sportérték nélküli teljesítése legyen szakosztályok munkájának értéke, a minősítésük alapja. Válogassunk, válasszunk tudatosan tervszerűen, majd kezdődhet a nívós, céltudatos oktatás-nevelés, minőségi ejtőernyős sportolók kinevelése.

Abból indultam ki, mert itt látom az alapproblémát:

- most még véletlenszerű a kiválasztódás
- nincs nem is lehet tömegbázis.

Kérdésem, van-e mód, lehetőség arra hogy ezt az igen drága, időigényes sportot a versenyzőképésben produktív módon, gazdaságossá téve irányítsuk már a kezdetén, a kiválasztással? Amennyire csak lehetséges, iktassuk ki a véletlent. Kegyetlen és igazságtalan vagyok. Kezdetből fogva egyre erősödő vágygal élt bennem élményeim, érzéseim megfogalmazása, átadása az egész „világnak”. Sajnáltam, hogy hiányzik belőlem mindenféle művészi kifejezési, megfogalmazási mód, amely segítségével átadhatnám, vagy érzékeltethetném:

- milyen érzés a zuhanás élménye,
- mit jelent kupolával békésen lebegni „ég és föld között”,
- fentről micsoda békés, rendezett nyugalomnak látszik a földi világ,
- milyen páratlan élmény zuhanás közben 170–180 km/h sebességgel abszolút testközelben lenni a sebességgel – az egyetlen lehetőség, „dolog” a világban –, amikor is semmiféle szilárd kapaszkodó, alá-, fölé-, vagy megtámasztás nincs, egyetlen szilárd közeg körülöttem, bennem, a stabilan zuhanó, saját testem . . .

És én ebből a lehetőségből ki akarok választani fiatalokat? Tesztelésemmel nem főcélom az élményektől való megfosztás, de ha valóban ilyen „fantasztikus”, egyedülálló élményekről van szó, adjuk annak, aki adni is tud: időt, energiát, teljesítményt. Számomra az ejtőernyőzés – földi érzéssel pó-

tolhatatlan – különleges romantikája mellett a kemény munkát is jelentette. 10 évi válogatottságom idején a sikert, kudarcot, lemondást, küzdelmes boldogságot – mindent. Két évenként – 5 alkalommal – vettem részt VB-n a magyar női csapat tagjaként. A csapatversenyeken 2 ízben értünk el 4., 1x5. és 1 alkalommal 6. helyezést. Legjobb egyéni teljesítményem VB-n 9. és 11. hely. Voltam Magyar Bajnok és többször megkaptam a női „év sportolója” címet sportágamban. Az aktív versenyzéstől 3700 ugrással búcsúztam.

Véleményem, érzéseim a teszteléshez

Ugy gondolom, eléggé egyértelműen tesztelhető személyiségjegyek alapján egy 15–17 éves tinédzser, alapmotívumai az élethez, sporthoz. Egy többé-kevésbé kialakult értékrendről is lehetséges közel hiteles képet kapni. A testi-, motoros képességek adott szintje egyértelműen mérhető, bizonyos alkati jelekből is lehet következtetni. A kapott értékeket ebben az érintett – 15–17 éves – korosztályban alakítható, befolyásolható, tehát semmiképpen nem végleges, fatalista módon kell kezelnünk. A sportoló személyiségét, sporthoz, ejtőernyőzéshez fűződő motivációját, testi képességeit alakítsuk fejlődésük-höz teremtünk olyan körülményeket, melyben képessé válhatnak magas szintű versenyteljesítményekre, melyek az eredményesség szubjektív, egyéni biztosítékává válhatnak. Én őszintén hiszek az ejtőernyős sport és mindenféle tevékenység eredményességének szubjektív meghatározottságában.

A másik oldal az objektív. Egyre őszintébb, nyiladozó, kritikus világban élünk. A mi sportunk objektív oldala egyértelműen az MHSZ ejtőernyős sportrendszerében, irányításában, a lehetőségek megteremtésében és főként személyi, tárgyi feltételek megszervezésében rejlik. Ez a kérdés egy másik szakdolgozat teljes témáját adhatná. Tisztában vagyok teszttem egytényezős voltával – így önmagában –, életképtelenségével. Egy alkalmasság eldöntését, teljes személyiségre vonatkozó tényeket, közel hiteles képet csak a tesztelési módok kombinációjától, a sokféle vizsgálati módszer komplex használatától lehet remélni.

Tulajdonképpen egy ilyen sokoldalú, mélyreható elemzés után is bekövetkezhet a vizsgálat eredményének ellenkezője is. Kizárólag személyiségvizsgálatot végeztem. Teljesítménytesztet, a sportág űzéséhez szükséges speciális fizikai képességek mérésére nem készítettem. Ez egy másik, következő vizsgálat feladata lehet. Információgyűjtésemben a kezdők legelső szelektálásával a személyiséget, a belső beállítódást, motivációt vizsgáltam. „Beállítódás: meghatározza az emberi cselekvés tartalmát és lefolyását. De nincs közvetlen cselekvéskiváltó jellege. Ezt a funkciót a motiváció tölti be . . .”

Eddigi tapasztalataim, feltevéseim a tesztelés előtt

Ami a társadalmi réteg kérdését illeti, az én tapasztalati „statisztikám”, hogy a jelentkezők többsége szakmunkástanuló. Ezt annyiban gondolom meghatározónak – empirikus megfigyeléseim alapján –, hogy ezek a fiatalok a kezdést követő 1–2 éven belül aktív dolgozók lesznek. Többségük hamar bekerül a pénzszerzés, lakás, család, stb. természetes folyamatába, problémakörébe, mely pl. főiskolások egyetemisták esetében 4–5 évvel eltolódik. Utóbbi esetben – elméletileg – könnyebben összeegyeztethetőnek tűnik az élsport és a tanulás, mint az élsport és a munka.

Szintén felvetésem, a szakmunkás réteg általában intellektuálisan alacsonyabban képzett, sok esetben nem is alakult ki bennük általános, belső igényként a permanens önművelés igénye, mely igény feltétlenül alapkövetelmény kell legyen egy élsportolónál. Tudom, ez egy kemény, nehéz téma. Ebben a kérdésben általánosításra nem vágyom, őszintén hiszek a nevelés, a nevelhetőség időtlenségében, kortól, nemtől való függetlenségében. Bízom abban, hogy ez a véleményem, hitem bizonyíthatóan tükröződik a kérdőív válaszlehetőségeiből. Amennyiben nem, akkor sem az elképzeléseimben, ítéletemben van a hiba, hanem gondolataim megfogalmazásában. Visszatérve a társadalmi réteg problematikájához, tudomásom szerint még nem született hazai felmérés – külföldit sem ismerek –, mely e témakörben készített volna statisztikát, felmérést, mely eredményében egyértelműen választ adhatna, hogy a különböző rétegek hány %-ban alkotják a jelentkezők létszámát, és ami tényleges választ adna, hogy hány százaléka marad élsportolónak?

Felvetéseim másik problémaköre: a véletlen szerepe a kiválasztásban. Ismeretes, a legtöbb sportági kiválasztásnak, kiválasztódásnak is tényezője a véletlen. Azonban leggyakrabban ez a folyamat gyermekekkel, gyermekkorban történik. Az ejtőernyőzés szinte „kész embereket” kap. A mi kiválasztandó korosztályunk a serdülő, tinédzser rétegből kerül ki. Ez a korosztály – talán utolsóként – még plasztikus, irányítható, változtatható, külső környezeti hatásokra legintenzívebben reagáló. Itt, ezen a ponton van óriási, komoly felelőssége a felnőtt társadalomnak, pontosabban az ejtőernyős kluboknak, repülőtérei életnek, oktatóknak edzőknek.

A versenyzésre, élsportra való alkalmasság kérdése az ejtőernyőzés, és talán a többi technikai sportban is jellemzően, érdekes módon vetődik fel. Kiindulási pont: 15–17 éves fiatalok jelentkeznek. Kik is ők? Kik lehetnek? Én, elképzelésem szerint, 3 csoportra osztanám a fiatalokat:

- I. csoport – soha nem sportolt,
- II. csoport – sportolt, de abbahagyta,
- III. csoport – még mindig aktívan sportol.

Tovább bontva:

- I. csoport
 - a. soha nem sportolt, és nem is akar,
 - b. soha nem sportolt, de (most) szeretne.
- II. csoport
 - a. sportolt, de abbahagyta, mert kiöregedett, vagy lesérült, ill. más objektív körülmények gátolták.
 - b. sportolt, de abbahagyta, mert nem volt kitartása, kedve, türelme, stb. tehát, egyértelmű szubjektív tényező.
- III. csoport
 - a. még mindig sportol, és komoly eredményekkel, több évre szóló kilátása van fejlődésre, versenyzésre a saját sportágában.
 - b. még mindig sportol, a sport, a mozgás szeretetért, tudatosanszervezett mozgásigényből: bizonyos versenytapasztalata is van, de objektív, vagy szubjektív okokból abban a sportágban már nem számíthat reményteljes versenyzésre

Tisztában vagyok kategorizálásom „nagyléptékű” voltával, de a rétegebb bontást nem érzem szükségesnek, talán túl komplikálná. Elképzelésem szerint, e részcsoportokból az I/b, a II/a és a III/b-hez tartozó fiatalok azok akikkel érdemes, illetve nagyobb eséllyel foghatunk a sportra nevelésre. Feltételezve – ugyanilyen fontos tényezőként – a megfelelő motiváltság meglétét. Természetesen, mindenki lehet ejtőernyős szakosztályi tag, aki az MHSZ által előírt feltételeknek megfelel – ha már a korábban említett szerencsés „kiválasztottak” közé nem kerülhetett, az én osztályozásom alapján –, hiszen a klub életében sok-sok módját ejtheti komoly törekvéseinek, céljainak bizonyítására. Rácáfolandó az én elméleti kategóriámra.

A kérdőív összeállítása, szempontjai:

Kérdéseimet két nagy téma köré csoportosítottam:

- az első csoport: válaszai alapján egy általános képet, beállítódást, értékrendszert, igényszintet szerettem volna kapni – közel sem a teljesség igényével – a jelentkező kezdőkről:
- a második csoport: kérdéseinek összeállításában konkrétan az ejtőernyőzéshez fűződő indítékok, motivációk érdekeltek. Van-e, és milyen ismerete, elképzelése erről a sportról, hogy vágyaiban, céljaiban mennyi az „álom-elem”, és milyen mérvű a tudatosság?

A tesztkérdések összeállításakor arra törekedtem, hogy az egyéenkénti kielemezéssel általánosságokat szűrhessek le, de valójában a speciális indítékok érdekeltek:

- ki, miért éppen az ejtőernyős sportot választotta:
- érdekli-e igazán a sport a versenyzés:
- be tudja-e illeszteni életébe, egyéniségébe:
- van-e, és mik közelebbi, távlati céljai:
- milyen társadalmi rétegből jelentkeznek legtöbben, és lehet-e ebből bármiféle következtetéseket levonni?

A vizsgálat végrehajtása, körülményei

50 sorköteles, kezdő fiúval töltöttem ki kérdőívemet. Szinte semmi közelebbi kapcsolatuk nem volt klubjukkal sem – a 4–5 hét, heti egy két elméleti foglalkozástól eltekintve –, és egymással sem. Teljesen önálló, tiszta, „szűz” információkról próbáltam képet kapni. A körülményektől kényszerítve kénytelen voltam kitölteni egy alkalommal a 61 kérdéses tesztet, számolva azzal, hogy ilyen hosszas koncentrációt igénybevevő feladat problémát okozhat a válaszadásoknál. A kérdőív kitöltésekor röviden ismertettem feladatukat, hozzátéve, hogy a felmérés főiskolai szakdolgozathoz szükséges, nincs hivatalos jellege, funkciója és még csak nem is kötelező a kitöltés. Amennyiben válaszolnak, őszinteségüket, komolyságukat kértem. Önmagamról csak annyit árultam el, hogy a BHG klub oktatója vagyok. Fontosnak tartottam az „inkognitómat”, ne ismerjék sport múltamat, ugrásszámomat, eredményeimet, stb. Ugy éreztem, információim sokuk számára befolyásoló hatású lenne, ha válaszaik előtt pár perccel adnék indirekt módon ismereteket, emóciókat.

Őszinte, komoly hozzáállást azzal próbáltam elérni – a személyes őszinteségre indíttató kontaktus kialakításának lehetetlensége miatt –, hogy szabad választást engedtem nevüket, címüket illetően. Kitöltés után dönthetett, „felfedi kilétét” az utolsó oldalon, vagy nem, egy esetleges későbbi, személyes beszélgetéshez.

KÉRDŐÍV

(A válaszok zárójelben szerepelnek a kérdéseknél)

ÉLETKOR: 15 év (18 %): 16 év (20 %): 17 év (34 %): 18 év (12 %): 19 év (8 %): 19 év felett (8 %).

1. HOL TANULSZ?
 - a/ Szakmunkásképző (41 %):
 - b/ Szakközépiskola (39 %):
 - c/ Gimnázium (20 %).
2. SZÜLEID?
 - a/ szakmunkás (34 %).
 - b/ betanított munkás (7 %):
 - c/ értelmiségi (24 %):
 - d/ hivatali dolgozó (25 %):
 - e/ egyéb (7 %).
3. AKARSZ–E TOVÁBBTANULNI?
 - a/ igen (56 %):
 - b/ nem (22 %):
 - c/ még nem döntöttem el (22 %).
4. SPORTOLTÁL–E VALAHA BÁRMILYEN SPORTÁGBAN?
(Rendszeresség: minimum heti két edzés – 1–rendszeresen, versenyszerűen: 2–rendszeresen, nem versenyszerűen: 3–alkalomszerűen.)
 - a/ igen (1–44 %. 2–46 %. 3–10 %):
 - b/ nem (2 %).
5. VAN E OLYAN VÁGYAD, HOGY MÉG NAGY VERSENYZŐ, SPORTOLÓ LÉGY?
 - a/ nem (40 %):
 - b/ igen (56 % – ebből az ejtóernyőzést jelölte meg, mint vélt 14 %).
6. SPORTOLSZ -E JELENLEG, MIT, HETI HÁNY ALKALOMMAL?
 - a/ nem (60 %):
 - b/ igen (40 %),
7. VOLT–E SPORTEREDMÉNYED, EDDIGI LEGNAGYOBB SIKERED?
 - a/ igen (Iskolai – 18 %. egyesületi – 22 %: területi – 20 %: országos – 10 %):
 - b/ nem (30 %).

8. SZÜLEID AKARTÁK - E VALAHA, HOGY SPORTOLJ?
 a/ igen (76 %):
 b/ nem (24 %).
9. AZ ISKOLÁBAN KEDVELED -E A TESTNEVELÉS ÓRÁKAT?
 a/ kedvelem (88 %):
 b/ kevésbé kedvelem (8 %):
 c/ nem kedvelem (4 %).
10. ÖRÖM-E SZÁMODRA A MOZGÁS?
 a/ igen (100%):
 b/ nem (0 %).
11. TÁRSAIDNÁL NAGYOBB -E A MOZGÁSIGÉNYED?
 a/ igen (42 %):
 b/ nem (6 %):
 c/ nem tudom (52 %).
12. MIT SZERETSZ JOBBAN?
 a/ egyéni sportokat (40 %):
 b/ csapatjátékokat (14 %):
 c/ mindkettőt (46 %):
 d/ egyiket sem (0 %).
13. MILYEN SZERETNÉL LENNI LEGINKÁBB?
 a/ jómozgású (10 %):
 b/ jóeszű (6 %):
 c/ mindkettő (74 %):
 d/ egyéb (10 %).
14. MILYEN TIPUSU EMBERNEK TARTOD MAGAD?
 a/ vezéregyéniség (24 %).
 b/ vezetett (6 %):
 c/ egyik sem (48 %):
 d/ nem tudom (18 %).
15. SZERETSZ -E ELTÉRNI A TÁRSAIDTÓL, AZ ÁTLAGEMBERTŐL?
 a/ igen (38 %):
 b/ nem (6 %):
 c/ bizonyos esetekben(56 %).
16. VAN -E OLYAN TERÜLETE AZ ÉLETEDNEK, AMELYBEN EL IS TÉRSZ AZ ÁTLAGTÓL, MÁ S VAGY?
 a/ igen (62 %):
 b/ nem (20 %).
17. VAN -E OLYAN TULAJDONSÁGOD, AMELY ELTÉR AZ ÁTLAGTÓL?
 a/ igen (48 %):
 b/ nem (24 %).
18. A TESTI KÉPESSÉGEK KÖZÖTT ÁLLITS FEL FONTOSSÁGI SORRENDET.

szerinted, benned mi a sorrend?

szerinted ideális, tökéletes

_____ erő _____
 _____ ügyesség _____
 _____ állóképesség _____
 _____ gyorsaság _____
 _____ egyéb _____

(Az erre adott válaszok az egyéni értékelésnél vehetők figyelembe.)

19. VÁLASSZ KI ÖTÖT AZ ÁLTALAD SZIMPATIKUS EMBERI TULAJDONSÁGOK KÖZÜL.

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| humorérzék (64 %), | ötletesség (54 %), |
| kedvesség (34 %), | alkalmazkodóképesség (32 %), |
| szerénység (16 %), | küzdeni tudás (60 %), |
| határozottság (54 %), | keményesség (34 %), |
| lemondani tudás (18 %), | vagányság (14 %), |
| kitartás (56 %), | türelem (40 %), |
| hűség (32 %), | engedékenység (2 %). |

20. ÁLLITS FONTOSSÁGI SORRENDET A KÖVETKEZŐ KILENC TEVÉKENYSÉGI FORMÁK KÖZÖTT.

A te életedben meglévő		Általad ideálisnak gondolt
.....	alvás
.....	hobbi
.....	tanulás
.....	mozi-színház
.....	olvasás
.....	baráti programok
.....	szerelmi programok
.....	családi programok
.....	sportprogramok

Ennél a kérdésnél a tanulás és az olvasás helyzetét vizsgálom:

tanulás			olvasás	
saját	ideális		saját	ideális
8 %	24 %	1. helyen	0 %	0 %
8 %	22 %	2. helyen	10 %	10 %
8 %	4 %	3. helyen	14 %	10 %
10 %	12 %	4. helyen	6 %	8 %
14 %	10 %	5. helyen	12 %	6 %
14 %	10 %	6. helyen	8 %	14 %
4 %	0 %	7. helyen	12 %	20 %
10 %	4 %	8. helyen	26 %	12 %
16 %	6 %	9. helyen	4 %	12 %

21. TUDSZ-E, ILLETVE TANULTÁL-E VALAHA – KERÉKPÁROZNI, KORCSOLYÁZNI, GÖRKORCSOLYÁZNI, SIELNI, LÖNI, TENISZEZNI, ASZTALITENISZEZNI, GÖRDESZKÁZNI, LOVAGOLNI, SZÖRFÖZNI, stb.?

(A sportban sokoldalú – több, mint öt sportág – 60 %, nem sokoldalú – kevesebb, mint öt sportág – 40 %.)

22. AZ ELŐBB FELSOROLT SPORTOK KÖZÜL MIT CSINÁLSZ a/ LEGSZIVESEBBEN, b/ LEGGYAKRABBAN? (Az egyénekenkénti értékelésnél lehet jelentősége.)

23. VAN E SPORTOLÓ PÉLDAKÉPED?

(Nincs: 44 % . van saját sportágából: 20 % : van más sportágból: 26 %.)

24. SZOKTÁL-E SZENVEDNI TESTILEG, FIZIKAILAG (pl. SPORT, MUNKA) ÉS MI EZ A TEVÉKENYSÉG?

a/ nem (12 %):

b/ nem jellemző (40 %):

c/ igen (36 % – ebből sport: 22 %).

25. MI A SZÁMODRA A VONZÓBB?
 a/ könnyű siker (28 %):
 b/ kemény munkával elért siker (64 %).
26. SOROLJ FEL SPORTÁGAKAT, MELYEKHEZ VÉLEMÉNYED SZERINT A LEGTÖBB SZUK-
 SÉG VAN.
 a/ ügyességre (8 %).
 b/ bátorságra (64 %):
 c/ kitartásra (4 %):
 d/ erőre (2 %).
 (A megadott %-ok az ejtőernyőzésre vonatkoznak.)
27. VONZANAK -E AZ ÉRDEKES, NEM MINDENNAPI ÉLMÉNYEK?
 a/ igen (84 %).
 b/ nem (6 %):
 c/ még nem gondolkodtam ezen (0 %).
28. VÁLASSZ KI ÖT SPORTÁGAT A SZÁMODRA LEGSZIMPATIKUSABBAK KÖZÜL.
 hegymászás (50 %) vadvízesés (44 %),
 autóversenyzés (40 %), sárkányrepülés (38 %),
 szertorna (28 %), motokrossz (26 %),
 öttusa (24 %), karate (24 %),
 úszás (24 %), hullámlovaglás (20 %),
 síelés (20 %), ökölvívás (18 %),
 birkózás (14 %), Maratoni futás (14 %),
 futás (14 %), futball (14 %),
 tenisz (10 %), röplabda (10 %),
 vívás (4 %), rúdugrás (2 %).
29. HA VOLNA EGY 7–8 ÉVES ÖCSÉD, MILYEN SPORTÁGAK FELÉ IRÁNYITANÁD?
 (Az egyéni értékelésnél lehet jelentősége.)
30. MI AZ, AMI EDDIGI ÉLETEDBŐL KIMARADT, DE MINDIG VÁGYTÁL RÁ? VÁLASSZ KI
 HÁRMAT.
 a/ átlagosnál jobb anyagi háttér (54 %) b/ külföldi utazások (48 %),
 c/ komoly szerelem (40 %), d/ sportsikerek (40 %),
 e/ megértő családi környezet (30 %), f/ jó tanulmányi eredmény (20 %),
 g/ igazi barát (10 %), h/ 10 sebességes versenykerékpár (8 %),
 i/ sikerek haveri körben (6 %), j/ sikerek a lányoknál (10 %).
31. BÁTORNAK TARTOD E MAGAD?
 a/ átlagosnál bátrabbnak (38 %):
 b/ átlagosan bátornak (46 %).
 c/ átlagosnál kevésbé bátornak (10 %).
32. MEGITÉLÉSED SZERINT A SPORT POZITIVAN BEFOLYÁSOLJA -E AZ EMBERI TULAJ-
 DONSÁGOKAT?
 a/ igen (80 %).
 b/ nem (6 %):
 c/ nem jellemző (8 %).
33. TE MIBEN AKARSZ VÁLTOZNI A SPORT HATÁSÁRA?
 (Az egyéni értékelésnél lehet jelentősége.)
34. MINEK TARTOD AZ EJTŐERNYŐZÉST?
 a/ kipróbálásra érdemes, különleges élménynek (38 %),
 b/ kedvtelésszerű, rendszeres időtöltés, hobbi (36 %),
 c/ mozgási lehetőség (8 %),
 d/ versenysportolási lehetőség (50 %): e/ egyéb (12 %).

35. HOGYAN JUTOTT ESZEDBE AZ EJTŐERNYŐZÉS?
 a/ egy MHSZ klubból kaptál meghívó levelet (10 %),
 b/ filmes bemutató, propaganda toborzás hatására (10 %),
 c/ augusztus 20 -i légitbemutató, más filmes élmények (8 %),
 d/ régebbi vágyam volt (44 %), e/ egyéb (30 %).
36. HOGYAN FOGADTÁK SZÜLEID, HOGY EJTŐERNYŐZNI AKARSZ?
 a/ nem volt beleszólásuk (28 %),
 b/ rábeszélés után elfogadták, támogatták (44 %),
 c/ tiltják (4 %), d/ egyéb (20 %).
37. HALLOTTÁL–E VALAHA EJTŐERNYŐS SPORTVERSENYEKRŐL?
 a/ igen (70 %), b/ nem (30 %).
38. TUDOMÁSOD SZERINT, RENDEZNEK–E EJTŐERNYŐS VB–T?
 a/ igen (60 %),
 b/ nem (0%),
 c/ nem tudom (40 %).
39. VAN E MAGYARORSZÁGON EJTŐERNYŐS NEMZETI VÁLOGATOTT?
 a/ igen (60 %),
 b/ nincs (0%),
 c/ nem tudom (40 %).
40. VAN E TÉRISZONYOD, ILLETVE VOLT–E KORÁBBAN?
 a/ igen (10 %),
 b/ nincs (68 %),
 c/ kismértékben (22 %).
41. FÉLSZ–E A MAGASSÁGTÓL, HA IGEN, LE AKAROD–E KÜZDENI?
 a/ nem (46 %),
 b/ néha (32 %),
 c/ kismértékben (22 %).
42. SZERETED–E A VAKMERŐ „BRAHIS” DOLGOKAT?
 a/ igen (68 %),
 b/ nem (6 %),
 c/ nem jellemző (26 %).
43. MELYIK TULAJDONSÁG SZÁMODRA SZIMPATIKUSABB?
 a/ vakmerőség (6 %),
 b/ bátorság (58 %),
 c/ nincs különbség (18 %),
 d/ mindkettő (26 %),
 e/ egyik sem (0%).
44. VÉLEMÉNYED SZERINT AZ EJTŐERNYŐZÉS EGYÉRTELMEŰEN A BÁTRAK SPORTJA?
 a/ igen (54 %),
 b/ nem (24 %),
 c/ nem jellemző (22 %).
45. KEMÉNY, VAGÁNY SPORTNAK TARTOD–E AZ EJTŐERNYŐZÉST?
 a/ igen (46 %),
 b/ nem (20 %),
 c/ nem jellemző (34 %).
46. AKARSZ–E VÁLTOZTATNI AZ EJTŐERNYŐZÉS HATÁSÁRA?
 a/ igen (68 %),
 b/ nem (10 %),
 c/ nem tudom (24 %).

47. HA AKARSZ VÁLTOZTATNI, MELY TULAJDONSÁGOKBAN?
 a/ bátrabb (64 %),
 c/ ügyesebb (46 %),
 e/ különlegesebb (26 %),
 g/ vagányabb (16 %)
- b/ érdekesebb (46 %),
 d/ társaimtól eltérőbb (40 %),
 f/ erősebb (20 %),
 h/ sikeresebb (12 %).
48. LESZ–E KEDVED NYOLC UGRÁS UTÁN IS FOLYTATNI?
 a/ igen (82 %),
 b/ nem (0%),
 c/ még nem tudom (20 %).
49. MENNYI UGRÁST SZERETNÉL?
 a/ 50 (0 %),
 c/ 500 (4 %),
 e/ többet (32 %),
- b/ 100 (2 %),
 d/ 1000 (34 %),
 f/ nem fontos (46 %).
50. HÁNY ÉVIG SZERETNÉL UGRANI?
 a/ 1 év (2 %),
 c/ 5 év (2 %),
 e/ még nem gondolkodtam ezen (26 %).
- b/ 2 év (2 %),
 d/ amíg lehetőségem van (68 %).
51. AMENNYIBEN FOLYTATOD AZ EJTŐERNYŐZÉST, MILYEN FORMÁBAN SZERETNÉD?
 a/ hobbi (40 %),
 b/ ejtőernyős többtusa (14 %),
 c/ klasszikus ejtőernyős versenyzés (42 %).
52. MILYEN EREDMÉNYEKET SZERETNÉL ELÉRNI?
 a/ Budapest bajnoki címet (4 %),
 c/ Világbajnokságon helyezett (14 %),
 e/ nem gondolkodtam még ezen (62 %).
- b/ Magyar bajnok címet (2 %),
 d/ egyiket sem (12 %).
53. KINEK EMLITETTED MÁR, HOGY EJTŐERNYŐZNI FOGSZ?
 a/ ha nem volt muszáj, nem beszéltem erről (54 %),
 b/ lehetőleg mindenkinek megemlítettem (38 %).
54. SZERINTED, MELYEK A LEGFONTOSABB TULAJDONSÁGOK AZ EJTŐERNYŐS SPORT-
 BAN? (HUZZ ALÁ ÖTÖT.)
 a/ helyzetfelismerő képesség (78 %),
 c/ nyugalom (68 %),
 e/ koncentrációképesség (42 %),
 g/ ügyesség (26 %),
 i/ küzdeni tudás (18 %),
 k/ fizikum (16 %),
 m/ ritmusérzék (6 %),
 o/ erő (2 %).
- b/ gyors reagálóképesség (74 %),
 d/ bátorság (68 %),
 f/ kitartás (36 %),
 h/ megfontoltság (26 %),
 j/ állóképesség (18 %),
 l/ rugalmasság (14 %),
 n/ lemondani tudás (4 %).
55. VOLTAK–E KORÁBBAN KONKRÉT VÁGYAID VALAMILYEN MÓDON A MAGASBA JUT-
 NI?
 a/ álmaidban (12 %),
 c/ fantáziádban (24 %),
- b/ vágyaidban (58 %),
 d/ egyéb módon (6 %).
56. AKARTÁL–E REPÜLNI KORÁBBAN ÉS HOGY KÉPZELTED?
 a/ nem (10 %),
 c/ sárkányrepülővel (20 %),
 e/ saját fantáziádban született módon, szerkezettel (14 %),
 f/ egyéb módon (4 %).
- b/ igen, pilótaként (76 %),
 d/ hőlégballonnal (4 %).

57. VOLT-E KORÁBBAN OLYAN TEVÉKENYSÉGED, AMELLYEL KIFEJEZHETTED, PÓ-TOLHATTAD GYERMEKKÉNT ELÉRHETETLEN VÁGYAIDAT?

a/ igen (46 %), – rajzban (20 %), repülőmodell készítésben (30 %), ugrálás, például esernyővel, fáról, stb (16 %), bábozás (2 %), egyéb (8 %).

b/ nem (54 %).

58. VÉLEMÉNYED SZERINT ISMERTEK-E A LÉGISPORTOK A KÖZTUDATBAN?

a/ igen (46 %): b/ nem (54 %).

59. SZÜKSÉGES-E NAGYOBB PROPAGANDA?

a/ igen (70 %). b/ nem (30 %).

60. VÉLEMÉNYED SZERINT, MELYIK SPORTÁG IGÉNYEL NAGYOBB ÜGYESSÉGET, TÖBB ELMÉLETI ISMERETET? (ÁLLITSD SORRENDBE.)

Az ejtőernyőzés:

besorolva	ügyesség	elmélet
1.	42 %	4 %
2.	16 %	0 %
3.	20 %	34 %
4.	26 %	60 %

61. MIÉRT AKARSZ EJTŐERNYŐS SPORTOLÓ LENNI? (JELÖLJ MEG HÁRMAT.)

a/ Valami újat akarok megtanulni, megismerni (82 %)

b/ Más sportágban nem volt sikerem, itt akarok bizonyítani (10 %):

c/ A földön ügyetlennek érzem magam, a levegőben talán sikerebb leszek (4 %):

d/ Sok mindent kipróbáltam, ezt is megpróbálom (56 %):

e/ Könnyebben be lehet kerülni a válogatottba, mint más sportágakban (0 %).

f/ Szeretem a természetet, a napfényt, a levegőt és a repülőtéren mindez adott (62 %):

g/ Egyetlen olyan területe az életemnek, ahol eredményt produkálhatok (6 %):

h/ Elismert, ismert ejtőernyős akarok lenni (20 %):

i/ Ha bekerülök a válogatottba, külföldi versenyekre is utazhatok (4 %).

Megállapítások, általánosítások, következtetések

A numerikus, százalékban kifejezett értékeket szeretném gondolati síkra átültetni. Analizálva az egyes kérdőíveket, szintézisre törekszem, mely általánosításokra, következtetésekre ad alapot.

1. Általánosságok:

A vizsgált ötven kezdő ejtőernyős átlagéletkora: 17 év. Az adatokból kitűnik korábbi feltételezésem a jelentkezők társadalmi rétegződését illetően. A szakmunkás tanulók aránya 41 %, talán igazoltnak tudhatom be az ebből kiinduló okfejtésem valóságértékét. A válaszok alapján 56 % csak, aki egyértelműen készül továbbtanulni, 22 % még nem döntött – átlagéletkor 17 év. –, és 22 % nem is gondol tanulásra. A 30-as kérdésnél a „jó tanulmányi eredmény”, mindössze 20 %-os „hiány” a fiúk önértékelésében, vágyaiban. A társadalmi státusz kérdéséhez párosítható a 30-as kérdésemre kapott információk statisztikája is.

Eddigi kimaradt vágyaik sorrendje:

- átlagosnál jobb anyagi háttér 53 %
- külföldi utazások 48 %
- komoly szerelem 40 %
- sportsikerek 40 %
- jó tanulmányi eredmény 20 %.

A tanulás és olvasás, mozi-színház szükséglete a 20-as kérdés összesítése alapján, szintén korábbi feltevésemet igazolja a *permanens önművelődés igényének meglétéről, illetve nem létéről* kezdőink között. Ez a kulturáltsági szint, művelődés iránti érdektelenség elszomorító értékrendről tanúskodik.

Több ízben éreztem válaszaikban korosztályukra jellemző kiforratlanságot, túlzásokat, nem reális önértékelést. Önbírálatukban 62 %-ban az átlagtól eltérőnek érzik magukat, és 48 %-ban átlagtól eltérő tulajdonságokkal bírnak. A „...mégpedig” felsoroláshoz pár esetben írtak valóban ritkaságokat. Pl. hobbiként csillagászat, hegymászás . . . Örömmel tapasztaltam, hogy az élet minden területén fontos emberi tulajdonságok értékeléseikben előkelő helyet foglaltak el: küzdeni tudás 60 %, kitartás 56 %, ötletesség 54 %, humorérzék 64 %. Szintén kedvező a 25-ös kérdés eredménye a „kemény munkával elért siker” 64 %-a.

2. Általános sportérdeklődés kérdése, elemzése

A mozgás, mint örömforrás 100 %-ig jelen van a fiúk életében. Kedvezőnek ítélem a 13. kérdés, a „jómozgású, jóeszű” minősítések együttes vágya 74 %-át. Meglepett a 11. válasz, miszerint 52 %-ban nem tudják megítélni saját mozgásigényüket, mennyiségét, minőségét. Vajon ez nem jelenti-e azt, hogy a mozgás, a sport – mint örömszerzés – csak vágy, gondolati tartalom az életükben, elégtelen, illetve nem kellő mérvű jelenlét mindennapjainkban? Ugy gondolom, ez a hiányosság nem „korosztály-specifikus”, hanem „korszak-specifikus”. XX. század vége: „komformizmus”: civilizáció: atomkor – kérdésköre. E félelemre válasznak tekinthetem a 6. kérdés statisztikáját: 60 %(!) jelenleg – ifjúsága „delén” – nem sportol semmit. Mindehhez, ha hozzáveszem az iskolai testnevelés kötelező heti óraszámát, mely szintén nem kielégítő, nem csodálkozhatunk, ha az országos adataink az európai országokhoz képest is ezt a szomorú helyzetet mutatja. Utolsó helyen állunk a mérhető fizikai, élettani paraméterekben ennél a korosztálynál.

Némi vígaszt találtam a 21. pont értékelésekor. Az általam önkényesen megállapított mérce, miszerint ha ötnél több sportágat tanult, tud, a sportban sokoldalúnak minősítettem. Viszont, hogy csak próbálkozás, jártasság, vagy készség szintjén, sajnos nem mérhető a kérdésemből. A válaszok értéke saját, reális, vagy irreális önkritikájuk, önértékelésük függvénye. Tudatosan fogalmaztam így kérdésemet, hogy „tudsz-e illetve tanultál-e . . .” Tisztában voltam válaszaik valóságának kontrollálhatatlanságában. Szempontom szerint – és általánosságban is – nagy fontosságot tulajdonítok a sokoldalúságnak. Minél több mozdulatot, mozgássort tanul, gyakorol, ismételget valaki, annál magasabb szintre kerülnek testi-, pszichikai képességei, alapként a további sportoláshoz, újabb, bonyolultabb mozgástanuláshoz. Végülis választ kaptam, hogy több, mint öt sportággal 60 %-uk foglalkozott. Talán egy későbbi motoros-teszt testi képességeik, mozgáskoordinációjuk, mozgásműveltségük szintjéről is képet adhat.

A 24. kérdés ismét jelző értékkel bír. Sportban a „rendszeres szenvedést” csak 22 %-uk ismeri. A sportágak népszerűségi listája szintén korosztály- és rétegspecifikus: hegymászás 50 %, (vajon tisztában vannak-e e sportág „gyilkos” keménységével, vagy csak a romantika vonzása?), vadvízevezés 44 %, autóversenyzés 40 %, sárkányrepülés 38 %. Következtethetek arra, hogy a technikai sportok iránt kellőképpen érdeklődnek. A sárkányrepülés szintén légisport, nem lehet véletlen a vonzódás. Örömmel tapasztaltam a rangsor első harmadába került szertorna 28 %-os, öttusa 24 %-os, úszás 24 %-os helyezetségét, mint igen sok időt, energiát, lemondást kívánó sportok. Nem tudom, mennyiben lehetett befolyásoló tényező e sportágaknál a kiváló olimpiai szereplés, a szöuli aranyérmek? Az olimpiát követő hetekben, hónapokban gyakran lehetett olvasni, hallani sportlapokban, előadásokban a fiatalok, a gyerekek felángoló, megújuló érdeklődéséről, aktivitásáról a sportolás iránt. Bár gyakrabban érhetné fiataljainkat ilyen jellegű jótékony hatás. Itt említeném meg, hogy a kérdőívekben is többször szerepeltek sportoló példaképként: Darnyi T., Borkai Zs., Mizsér A. – olimpiai bajnokaink.

Szintén megnyugtató a többség – 80 % – józan ítélete, miszerint a sport pozitívan befolyásol. Legalább ítéletük legyen helyes, ha már 60 %-uk jelenleg nem sportol, és 40 %-uk már 17 évesen végleg lemondott a sportról. A statisztikából egyértelműen kitűnik, hogy az ejtőernyőzés sportértéke tisztázatlan a köztudatban. Igen magas százalékban tekintik csak hobbinak, különleges élménynek. Társadalmunk ezen korú fiataljaiban erősen él a bátorság, vagányság, erő valamilyen módon történő kimutatása. Talán ebben a korban legerősebb a kitűnni-vágyás, a többiektől, társaktól való eltérés valamiféle kifejezése, bizonyítása – mégha csak papíron is, a válaszaikban. Ebből kiindulva csak jelzésként fogom fel a 68 %-ot, akik szeretik a vakmerő, „brahis” dolgokat.

Igen fontos tény: az ejtőernyőzés nem egyenértékű a „brahis” vakmerőséggel, és szeretném, ha ezzel 17 évesen is tisztában lennének. Mindenesetre megnyugtató, hogy a bátorság, mint tulajdonság 58 %-ban szimpatikusabb. Remélem, a differenciát is érzik a vakmerőség és a bátorság között. Azt a 6 %-ot, akik a vakmerőség mellett döntöttek, veszélyesnek tartom önmagukra és az ejtőernyős sportra nézve is. Legyen valaki bátor – fontos tulajdonság –, amennyiben tisztában van saját képességeivel, reális önismerete kellő biztosítékot ad újabb feladatok megoldásához. A bátorság társuljon a „nehéz munkával szerzett siker” utáni vággyal.

Előremutató, specifikus indítékok a sportágorientációhoz

Kérdőívem összeállításakor 4 kulcskérdést helyeztem el szétszórva a 61 kérdésbe ágyazva. Ugy gondoltam ha valaki komolyan, következetesen – vágyai, céljai tudatában – válaszol, ezeken a pontokon egyeznie kell. 4 esetben jelölhették a versenyzést célként.

- Az 5. kérdésben általánosságban a sporthoz, versenyzéshez való hozzáállásukat firtatom.
- A 34. kérdésnél választási lehetőségként sorolom 4+1 variációban.
- A 61. utolsó kérdéskörben pedig direkt módon tettem fel a kérdést, konkrétan megfogalmazott 9 választási lehetőségben dönthettek.
- Az 50/c is választható volt.

Versenyzési terveikhez kapcsolva – még teljesebbé téve a képet – feltétlenül itt kerültek elemzésre a 4-es, 6-os, 7-es és a 20-as kérdésekre adott válaszaik.

Az 50 kérdőívet a válaszok alapján e 8 (4 fő- 4 mellék-) kérdés tükrében csoportokba rendeztem.

1. csoport: 13 fő = 26 %

5-ös: nem: 34-es: nem: 61-es: nem.

Egyértelműen és következetesen vallják, se általában, se konkrétan az ejtőernyős sportban nem érdeklődnek a versenyzés iránt. Feltétlenül szükségét éreztem többször visszatérve úgynevezett „átfedő, fedő” kérdésekkel a versenyzéshez, élsporthoz kapcsolódó vágyaikra, motíváltságukra rákérdezni. Sokukkal idevágó elképzelésüket, érdeklődésüket nem tudtam komoly szándékként kezelni, elfogadni. A fedő kérdésekre adott válaszaik következetlenek, nem egyezők voltak.

2. csoport: 5 fő = 10 %

5-ös: nem: 34-es: igen: 61-es: nem:

3. csoport: 10 fő = 20 %

5-ös: igen: 34-es: nem: 61-es: nem.

Itt többségük az ejtőernyőzést egyformán hobbinak, „napfényes”, kellemes időtöltésnek véli.

4. csoport: 1 fő = 2 %

5-ös: nem: 34-es: nem: 61-es: igen.

Ez az egyetlen fiú soha nem sportolt, jelenleg sem vágyik eredményekre, de az ejtőernyőzést versenyzési lehetőségnek látja, elismert ejtőernyős szeretne lenni.

5. csoport: 2 fő = 4 %

5-ös: nem: 34-es: igen, 61-es: igen,

6. csoport: 2 fő = 4 %

5-ös: igen, 34-es: nem, 61-es: igen.

Ez a 4 fő már 2 alkalommal jelöli a versenyzést, hárman a 61/h-t is. Jelenleg nem sportolnak és korábbi eredményeiket sem jelölték.

7. csoport: 6 fő = 12 %

5-ös: igen, 34-es: igen, 61-es: nem,

4-es,	5-ös,	6-os,	7-es,	20-as,	34-es,	61-es
1. fiú a/a	b/saját	b/saját	a	2. hely	d	a, d, f/
2. fiú a/a	b/eje	a	a	1. hely	d	a, f,
3. fiú a/b	b/saját	b/saját	a	2. hely	d	a, d,

4. fiú a/a	b/eje	a	a	1. hely	d	a, d,
5. fiú a/a	b/?	a	a	3. hely	d	a, d, f,
6. fiú a/a	b/?	b/saját	a	2. hely	d	a, d, f,

Ez a 6 fős csoport az akiket én az előzetes resztelés előtti kategorizálásomban a II-es és a III-as kategóriába soroltam. Hármat közülük (a 2, a 4, az 5) a II-be, 3 fiút – 1., 3., 6., – akik jelenleg is sportolnak, a III-ba. Mindannyian rendszeresen, versenyszerűen, különféle eredményekkel sportoltak saját sportágukban. Sajnos a kérdőívem alapján – ezt is hiányosságként könyvelem el – nem derült ki a sportolás abbahagyásának indoklása, oka. Két fő tervez még komoly teljesítményeket saját, régi területén, két fő jelölte az ejtőernyőzést, ketten pedig még nem döntötték el, merre is folytassák. Mindannyiuknál az 5-ös és 34-es „igen-je” jövőbeni versenyzési szándékukat jelzi. A 61-es válaszok: a, d, f, egyszer sem szerepel az ejtőernyőzés, mint versenysport igény. A sportolás mindennapjainkban kétszer az első, háromszor a második és egyszer a 3. helyen rangsorolt. Különlegessége ennek a csoportnak, hogy mind a 6 fiúnak saját sportjából van példaképe. 6-ból 4 fiú jelölte vonzóbbnak a „kemény munkával elért sikert”, ketten ismerik a szenvedést, mint a sport „melléktermékét”, másik négyre „nem jellemző”.

8. csoport: 11 fő = 22 %

5-ös: igen, 34-es: igen, 61-es: igen,

4-es	5-ös	6-os	7-es	20-as	23-as	24-es
1. fiú a/a	saját+eje	saját	saját	6. hely	nincs	sportban
2. fiú a/a	saját+eje	saját	saját	1. hely	van	sportban
3. fiú a/a	eje	saját	saját	1. hely	nincs	c
4. fiú a/b	eje	nem	saját	2. hely	nincs	sport
5. fiú a/a	eje	nem	saját	2. hely	nincs	sport
6. fiú a/a	eje	nem	saját	5. hely	nincs	sport
7. fiú a/a	eje	nem	saját	1. hely	nincs	sport
8. fiú a/a	eje	nem	nem	2. hely	nincs	b
9. fiú a/b	eje	más sport	nem	5. hely	van	sport
10. fiú a/a	nem tudja mit	nem	nem	2. hely	nincs	sport
11. fiú a/c	eje	nem	nem	1. hely	van	b

25-ös	34-es	61-es
1. fiú a	d	b, c
2. fiú b	d	i
3. fiú a	d	i
4. fiú b	d	g, i
5. fiú a	d	h
6. fiú a	d	h
7. fiú a	d	h
8. fiú b	d	h
9. fiú a	d	b
10. fiú b	d	h
11. fiú a	d	b

Ebbe a csoportba az a 11 fő került, akik mind a 4 – engem különösen érdeklő kérdéscsoportban: 4-es, 5-ös, 34-es és 61-es – igennel válaszoltak. 3 fő versenyszerűen sportolt és jelenleg is. Az én kategóriámban a III-as csoporthoz tartoznak. Céljaikban az ejtőernyőzést úgy jelölik meg, mint még elérhető, egyetlen komoly sikerlehetőséget. A sport a programok közt 2x1. és 1x6. helyre került. Ismerik a „sportos” szenvedést, 2 ízben a könnyű siker és egyszer a kemény munka számukra vonzóbb. 4 fiú saját sportágában eredménnyel versenyzett, ma már nem. II. kategóriám. Az 5-ös a 34-es és a 61-es kérdéseknél az ejtőernyőzést jelölték versenysportolási tervként. A programok rangsorában a sportot 2x2.,

1x1. és 1x5. helyre tették. Ismerős érzés számukra a sportbeli szenvedés, ketten a könnyű sikerre, egy pedig az ellenkezőjére „szavazott”. 3 fő rendszeresen sportolt, jelenleg 2 már nem, 1 fő más sportágban aktív, de egyikük sem ért el jelentősebb eredményeket. A 34-es és 61-es kérdésnél valamennyien jelölték a versenyzést. Ketten választották az ejtőernyőzést, egy fiúnak nincs konkrét elképzelése, miben is versenyezzen. A sportprogram életükben 2x2., 1x5. helyen szerepel. Ketten szoktak szenvedni a sportban, egyiküknél nem jellemző. Ketten a kemény munkát, harmadik a könnyű sikert részesíti előnyben. Egy fiú csak alkalmyszerűen – heti egy alkalommal – sportolt iskolai eredményekkel, de ma már nem. Ezek ellenére saját értékelésében a sport, napjai első számú programja. A könnyű sikert és a „nem jellemző szenvedést” húzta alá. Az összes lehetséges kérdésnél pedig kitűnik, hogy az ejtőernyőzés, mint versenyzés vágya él terveiben.

III. KONKLÚZIÓ – VÉGKÖVETKEZTETÉS

Kiket kell keresni a jövőben, a tudatos kiválasztáshoz

Én nem tartom elegendőnek, megfelelőnek e vizsgált csoport – eltekintve nagyon kis létszámtól – beállítódását, motiváltságát sporthoz, élethez. Nem akarom tudomásul venni, hogy ezek a fiúk ennyire érdektelenek, passzívak. Szeretném aktivizálni őket. Elsősorban fizikai aktivitásra gondolok. Ebben a gépi információkkal „feltuningolt” világunkban csak a fantáziájuk aktivizálódik. Videohoz tapadt „világukat” ki kellene tágítani. Fiataljaink zöme a fizikai megpróbáltatást esetleg csak a hadsereg kiképzéséből, gyakorlataiból ismerheti meg. Az ejtőernyőzésnek még mindig nincs sportértéke a köztudatban. Csak bátorság, vakmerőség kérdése – vélekednek sokan. A közszemlélet befolyásolása is a mi feladatunk volna, rengeteg pótolnivalónk van a propaganda területén is.

Az intellektuális fejlettség – mint meghatározó tényező – igen érdekes megvilágításban vetődik fel a technikai sportok körében. A teljesítmény fokozásához nem elegendő a versenyző maximális fizikai, pszichikai koncentrációja. Az emberi teljesítőképesség fokozásával párhuzamosan – egyre nagyobb ütemben, hangsúlytal – magát a sporteszközt, a technika minőségét kell emelni. A technikai sportok zöme ma már „kinőtte” a versenyzők – a technikát működtetők – hatáskörét, érdemi meghatározottságát. A versengés gyilkos színtere: a mérnöki fantázia, laboratóriumok, gyártó cégek. Ezen a ponton vetődik fel a szellemi igényesség kérdése egy technikai sportágban. A győzelem esélyével csak az a versenyző küzdhet, akinek motivációja, akarata, aktivitása saját testének szakadatlan fejlesztése, edzése mellett, ugyanilyen mértékben kiterjed a sporteszközre, a technika iránti érdeklődésre. Mindezek figyelembevételével felvetődik a kérdés, vajon milyen eséllyel indulhat el egy reményteljes, ejtőernyős sportolói pályán az a 15–17 éves fiú, aki sem igazán sportolni, sem tanulni nem kíván?

Keresek olyan 15–16 éves fiatalokat, akikben már kialakultak – legalábbis csíráiban – az aktív sportoláshoz, versenyzéshez szükséges alapvető személyiségjegyek. (Itt most ismét nem taglalom a testi képességek, speciális, illetve fizikai adottságok meglétét.) Valamint keresem azokat a fiatalokat, akiknek ugyan eddigi életéből kimaradt a sport, de most sok-sok munkával, elszántan igyekeznek és képesek is behozni a lemaradást. Fontos kritérium, hogy az ejtőernyőzést – a közeljövőben és távlati célként is – versenysportolási szintérnek tekintse, ahol testi és szellemi képességei 100 %-os bevetésével küzd, dolgozik, egyre magasabb teljesítmény eléréséért. Kell a mérce. Amelyet ebben a korban még fokozatosan emelhetünk, és kellő irányítás mellett talán megtanulnak fiataljaink élvezettel megfelelni . . .

Szemlélet- és értékrendszerváltást kellene elérnünk. A feladatok megoldását két szintér köré csoportosítanám.

1. Ejtőernyős szakosztályok
2. MHSZ OK Repülőfőnökség Ejtőernyős Alosztálya

Szakosztályok, oktatók, edzők feladatai

Szemléletváltás

Doigozatom, problémafelvetésem célja, hogy a szakosztályok alapszinten történő munkáját befolyásoljam. A reformok világát éljük. Ahhoz, hogy munkánk serdülőkorú fiataljainknál szemléletváltást eredményezzen, először is szakosztályokban oktatóknak, edzőknek kellene önkritikusan váltani. – Szintén szemléletet. – Építsünk lentről. Ez a mi perspektívánk. Talán akkor hamarabb végig ér rendszerünkön – az esetleges fentről is meginduló – megújulás. Így korábban, és ugyanakkor már magasabb szinten találkozhatunk. Már beszéltem a fejlődés érdekében – a minőségi váltás egyik feltételeként – a véletlen szerepének, a spontán szelekció és spontán fejlődés elvének kiiktatásáról. Egyik lehetőség erre, ha már a kezdők nem véletlenül vetődnek egy ejtőernyős klubba.

Keresés

Amíg „ingyen” adjuk az ugrást, miért ne válogathatnánk? Keressünk már a váltogatáshoz is. Pl. más sportágból „kiöregedett” versenyzőket. Ez gazdaságosabb, rentábilisabb, akár ösztársadalmi érdekként is kezelhető. Akiből már több év anyagi, szellemi áldozattal versenyzőt neveltek, ne vesszen el. Szerencsés helyzet, a mi sportunk ezt kihasználhatná. Ehhez azonban keresni kell, a többi sportággal, edzőkkel szoros kapcsolatot kell kialakítani, fenntartani. (Az NDK-ban minimum 15 éves gyakorlat, hogy másodvonalbeli torony- és műugrókat, tornászokat áthoztak az ejtőernyős sportba. Többen közülük stílusugró világbajnokként igazolták vezetőik feltevéseit.)

Kiválasztás

Nagyon hasznosnak gondolom, hogy már a kiválasztásnál minél többet megtudjunk a jelentkezőkről. Ezt a tesztelés, felmérés változatos módszereinek, eszközeinek felhasználásával oldhatnánk meg. Sokszor nincs lehetőség az egyénekenkénti elbeszélgetésre. Sokirányú információgyűjtésre törekedve egy kérdőív – pl. az enyémhez hasonló, újabb ötletekkel bővítve, igény szerint változtatva – helyettesíthetne egy felületes, ismerkedést célzó dialógust. Így időben – nem 2–3 éves visszafordíthatatlan késéssel – rejtett, „felhasználásra” váró értékekre bukkanhatnánk.

Szervezés, irányítás

Szervezzük oly módon kezdőink tevékenységét, orientáljuk fejlődésüket:

- általános, kiegészítő sportokkal,
- célirányos, földi alapozó programokkal,
- következetes teljesítményrendszer felállításával,
- tervszerű számonkéréssel,
- nivós elméleti foglalkozásokkal,
- beszélgetésekkel, kulturális programok szervezésével,

hogy megfelelhessenek korunk – lassan a XXI. század – emberi kritériumainak. Legyen sokoldalú, érdeklődő, nyitott, aktív. Alakuljon ki bennük a kemény munka sikere feletti öröm érzete. Tanuljon meg a sporteredményekért lemondani, küzdeni, intelligensen, az ellenfelet tisztelve, a magasabb teljesítményt elismerve győzni. Válgják önmagát reálisan kielemezni tudó emberré. A „homo sapiens”-ben erősítsük a sapiens jelzőt.

Egy konkrét edzői feladat

javaslata egy sportoló munkájának megtervezéséhez, első lépésként

A kérdőívem kérdéseire adott válaszok alapján önismeretük szerint ténymegállapítások vonhatók le, melyeket mint kiinduló, „formálandó” alapot tekinthetem. Következő feladatként összegzem a benne rejlő lehetőségeket, beállítódásokat, netán motivációkat – a 2. kérdéscsoportból tükröződő vágyai, elképzelései alapján. – Ezek után következhet – az én „receptem” szerint a szintézis:

Ő – sportoló

– Milyennek tartja önmagát?

– Mik a vágyai, beállítódása, elképzelései, esetleg kész motívációi?

– Mik a céljai, főcélja?

ÉN – oktató, edző

– Milyennek látom én?

– Milyen lehetőségeket érzek én őbenne, én miképpen tudom a beállítódásait cselekvést kiváltó motívációvá „transzformálni”?

– Mik az én céljaim vele?

Az MHSZ, mint a magyar ejtőernyős sport koordinálójá

Szakdolgozatom írása idején jutott el hozzám a hír, mely szerint az MHSZ OK. Repülőfőnökség Ejtőernyős Alosztálya egy új érdekeltségi rendszert vezetett be a szakosztályok részére. Megszűnik a sorköteles képzés privilégiuma, mint a minősítés egyik kritériuma. Végre érdektelenné válnak a szakosztályok a tömeg (200–250 %-os) sorköteles „gyártásban”. Természetesen tisztában vagyok e feladat szükségességével, a honvédség felé irányuló kötelezettségeinkkel. Fontos adat, tény, hogy 50 kiképzett sorköteleshez kb 100–120 fiatal „megmozgatására” van szükség az orvosi alkalmatlanság, a természetes lemorzsolódás miatt. Így egy eddigi tesztelésnek, szűrésnek nem is igen volt létjogosultsága. Amennyiben csökken a kötelezően teljesítendő sorköteles terv, a klubok oktatóinak, edzőinek felszabadul energiája. Figyelmüket a minőségi munka, a versenysport felé irányíthatják. A mai gyakorlathoz, körülményekhez alkalmazkodva tehát, fiúk esetében – a katonai előképzést jelentő – 8 ugrás után válik igazán aktuálissá a versenyző-utánpótláshoz a szűrés, szelektálás.

Feladatok – az én megítélésem szerint – az ejtőernyős sport minőségi fejlesztéséhez:

1. A mai ejtőernyős társadalom teljes felmérése horizontális és lineáris vizsgálattal.
2. Kiértékelni a múlt problémáit, kiemelten az elmúlt 15–20 év kiemelkedő sporteredményeit, egyéniségeit. Szubjektív és objektív összetevők összegzése.
3. A múltból kiindulva elemezném a jelen, adott sportéletet, eredményeket: kezdő, közép és klub, valamint válogatotti szinten.
4. A kapott információkból kidolgozható volna a jövő, terveivel, feladataival.
 - Az alkalmasságra vonatkozó elvárások körvonalazása, kezdő sportolói, oktatói, edzői körökben is.
 - Egy új, átértékelt, konkrét, egységbe foglalt (elmélet és gyakorlat egységére gondolok) teljesítményszintek megállapítása.
 - Következetes számonkérés, ellenőrzés. Sportolók, edzők, oktatók munkáját is beleértve.
 - Módszerek kidolgozása az eredmények értékeléséhez.
5. Ezen a szinten is egy komoly szemléletváltás mely eredményezhet egy igényesebb sportszemléletet.

Szakdolgozatom célja: a kiválasztási rendszer egy módszerének elméleti kigondolása, kidolgozása volt. Talán, ez az eddiginél igényesebb, komolyabb elvárást magában rejtő módszer meghatározhatná fiataljaink kezdeti lelkesedését, sportraindítatását, motíváltságát. Egyik lehetséges megoldásként az élsporthoz szükséges, megfelelő akap megteremtéséhez. Feltevéseimre, szakdolgozatomban feltett kérdéseimre a választ – egy esetleges kérdőíves tesztelés bevezetésével – az azt követő évek gyakorlata adná meg. Én a minőségi kiválasztást tartom időszerű, sürgős feladatnak, melyhez az első lépést – az MHSZ BHG Gagarin Ejtőernyős és Hőlégballon Klub oktatója – így gondoltam.

Utóirat:

1. Igéretet kaptam az LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ „Ejtőernyős Tájékoztató” c. egyetlen hazai szakirodalmunk szerkesztőjétől – mely havonként az ország valamennyi oktatójához eljut –, közzé teszik szakdolgozatom egyes részeit. Főhangsúlyjal a kérdőívre és an-

nak elemzésére, mely első, felmérés jellegű kísérlet hazánkban a kezdők tesztelésére. Bízom abban, hogy legalább vitára továbbgondolásra sarkallja oktatótársaimat.

2. Ki tudja? Talán előbb-utóbb fizetni kell az ejtőernyős ugrásért, mint pl. a nyugati országokban is. A pénzért pedig bárki ugorhat, elvárva a kiszolgáltatást. Az igényes szemléletre, lelkiismeretes hozzáállásra mindig is – akkor is – szükség lesz. A klub profi-sportéletéhez, eredményeihez, netán a konkurencia-harcban létéhez, fennmaradásához.

Felhasznált irodalom:

Nádori László: Sportlexikon

Radnóti Róbert: Szociológiai módszertani szempontok a testnevelés és sport vizsgálatában

Aradi András: Ejtőernyős alapfokú tankönyv

LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ: Siklórepülő légi járművek

TARTALOMJEGYZÉK.

Semmi ok az újjongásra. A siklóejtőernyőzés 1988. évi mérlege.	1
,88-as analízis.	2
Halálos versengés.	10
A siklóejtőernyős pilóták mentőejtőernyői.	12
Siklórepülés és természetvédelem.	16
Tanulótól oktatóig.	18
Három ok, amiért nem perelik az USPA-t.	20
A Tullahoma-i történet, amely jól végződött.	21
Az eget akarják, de én nem repülhetek.	23
A jó szolgáltatás javítja a kapcsolatot a vásárlókkal.	24
Az ICAS-bemutató az arculatunk javulását mutatja.	25
Mekkora kockázatot vesznek figyelembe a siklóejtőernyős pilóták?	27
Az ejtőernyős sportolók tudatos kiválasztásának lehetséges módszere, motivációs háttere.	31

Kiadja: LRI Repüléstudományi és Tájékoztatási Központ
F. k.: Domokos Ádám
F. szerk.: Kastély Sándor

LRI Sokszorosító 89055 Budapest–Ferihegy
F. v.: Török Alajos
ISSN 0236–9680.