

LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ

KÉZIRAT GYANANT!

EJTŐERNYŐS
tájékoztató 

1988/5

TARTALOMJEGYZÉK

Balesetek	1
Mentőejtőernyő siklóejtőernyős pilóták számára	6
ITV Asterion	8
MAGIC 27	10
A felszerelés ellenőrzése	12
Vontatott ejtőernyők	13
Légialkalmasság	15
Sikló-ejtőernyős kiképzés	15
Siklóejtőernyős-oktatótanfolyam ejtőernyős oktatóknak	17
Ember a hegyen	18
A szakadék áthidalása	20
Árvagyerek nevelésén túl	23
Felkészülés az USPA AFF minősítő tanfolyamára	24
Ejtőernyős ugrás baseball profi mérkőzéseken	25
A Trollenveggen-ről tilos az ugrás	27
Az USPA PRO besorolása segíti az FAA-t	27
Az ejtőernyőzés is repülési tevékenység	28
Kidobott pénz	30
Az ügyvédek elbátortalanítása	32
Az ejtőernyőkupola részleges becsukódása	35
Ejtőernyős kiképzés	38
Izrael deszantosai – az igazi arcuk	40
Wally Gubins különös és csodálatos világa	43

BALESETEK

Néhány pillanattal azután, hogy a világtalálkozón elhagyta a repülőgépet, Fernando Valente Pamplona, brazil négy-csillagos tábornok életét vesztette – nem nyitott tartalékejtőernyőt. A baleset a verseny színhelyén történt. Pamplona a sportejtőernyőzés régi támogatója volt, az egyik legmagasabb rangú brazil tiszt (vezérkari főnök), de a balesetleírás szerint nem ugrott folyamatosan.

Egy ugró, Earm springsben kézzel nyitotta tartalékejtőernyőjét október 10-én. A nyílás nyilvánvalóan a földetérés előtt következett be. Elmondták, hogy az ugrónak egy forgó főejtőernyő rendellenessége volt, leoldott kb. 240 méteren és meghúzta a tartalékejtőernyő kioldóját, de nem történt semmi... Az ugró hátranyúlt és kézzel kezdte el kirángatni a PHANTOM 26 típusú tartalékejtőernyőjét. A megrázkódtatáson túl, mindössze hátfájásra panaszkodott a földetérés után.

Egy bekötött ugrásnál elhunyt lány családja Marylandban 120 millió dolláros pert kezdeményezett. A baleset 1985-ben következett be. A pert az ugróterület, az ugróterület üzemeltetője, az ugrásvezető, az ugrató, a pilóta, több gyártó és eladó ellen indították. A periratban azt állítják, hogy a lány bekötőkötele nem volt megfelelően beakasztva.

PARACHUTIST 1987. No. 11.

1987. június 7-én egy CESSNA 206 a pilótával és négy ejtőernyőssel a fedélzetén könnyeszerleszállást hajtott végre a Lago Maggiore (tó) vizére. A CESSNA a svájci Locarno repülőteréről szállt fel, s kb. 300 méteren hirtelen visszaesett a motor teljesítménye. A pilóta csak a vízre tudta letenni a repülőgépet. A vízbecsapódáskor eltörött az egyik ugró keze, egy másik enyhe agyrázkódást szenvedett. A pilóta a vizetérést a parthoz közel hajtott végre, ahol a vízmélység mindössze egy méteres. A repülőgép teljesen tönkrement.

Az olaszországi Casele ugróterület felett, röviddel az ejtőernyősök kiugrása után, lezuhant egy PILATUS–PORTER. A svájci AIR GLACIER társaság tulajdonában lévő repülőgép egyik légcsavarlapátja kb. 400 méter magasságban levált. A kiegyensúlyozatlanság miatt a hajtómű kiszakadt, elsodorta a repülőgép egyik szárnyát és a vezérsíkokat. A pilóta, aki maga is aktív ejtőernyős, még időben el tudta hagyni a repülőgépet és ejtőernyővel földetért. A repülőgép Casele házai közé zuhant, megsemmisült. Szerencsére, senki sem sérült meg. A légcsavarlapát törés oka még nem tisztázódott.

P. Jackson, az amerikai hadsereg ejtőernyős csapatának szabadeső fotósa az egyik ugrásánál életét vesztette, miközben egy nyolcas FU csapatról készített filmfelvételt. Feltehetőleg, a kézibelobbantású nyitóernyőjével volt problémája, amely úgy tűnik, beleakadt a sisakra épített kamerába. A főejtőernyő kikerült ugyan a tokból, de elakadt a tartalékejtőernyő kisernyőjében. A tartalékejtőernyő nyitását nem látták, feltételezik, hogy annak belsőzsákja a KFU-hoz felszerelt összekötő heveder között akadt el. Jackson videokamerája végig működött, a felvételen jól látható volt, hogy kb. a fák magasságában kísérletet tett a leoldórendszer működtetésére.

SKYDIVER MAGAZIN 1987. No.7.

31 éves férfi, első ugrásánál 900 méteren hagyta el a repülőgépet, az ejtőernyője rendben kinyílt, de két vagy három csavarodás volt a zsinórzaton.

Nem tett kísérletet a kipörgetésre „bicikliző” lábmozgással, heveder széthúzással, hanem 600–750 méteren megkísérelte a fékek elengedését. A baloldali fék és irányítózsínór rendben elszabadult, míg a jobboldali megmaradt lehúzott helyzetben a tekeredés miatt, ennek eredményeként jobb forgás kezdődött, amely forgás a föld felé közeledve gyorsult. A főajtőernyőt az ugró kb. 5 méter magasságban leoldotta, a centrifugális erő oldalra kidobta – hátára esett és a szétrepedt aorta miatt meghalt.

Következtetés:

A kezdőkiképzés során részt vett egy videos előadáson, melyen elmagyarázták, hogyan kell kezelni a zsinórcsavarodást a légcéllás főajtőernyőnél, s az írásbeli vizsgán is helyesen válaszolt erre a kérdésre. A zsinórcsavarodás a bekötött ugrásoknál mindennapos és a legtöbb kezdő tanfolyamon, mint „ál” rendellenességet kezelik és ismertetik.

Minden egyes ugrásnál ellenőrizni kell a kupolát, sok helyen meghatározzák azt a magasságot is, amíg meg lehet kísérelni a zsinórcsavarodás tisztázását. Ha addig nem sikerül rendezni a zsinórokat, (600 méterig), meg kell kezdeni a leoldást és a tartalékejtőernyőnyitást. A fékeket mindaddig nem szabadna elengedni, amíg nem rendeztük az esetleges becsavarodásokat, mert különben ilyen forgó rendellenességek alakulnak ki.

A merülési sebesség nem volt elég nagy ahhoz, hogy működjön a biztosítókészülék és nyissa a tartalékejtőernyőt, s a leoldás ilyen magasságon fatális tévedés volt. A jelentést tevő szerint egy föld-levegő rádiókapcsolat talán megelőzhetette volna ezt a balesetet. Ugyancsak jó lett volna egy helyes reagálás az ugró részéről.

18 éves férfi 5 bekötött és 6 kézikieoldásos ugrással légcéllás főajtőernyővel hagyta el a CESSNA 182-t 1350 méter magasan, 15 másodperces tervezett késleltetéssel. A közlemény szerint, kb. 25 másodpercet zuhant stabilan, hason, amikor meghúzta a főajtőernyő kieoldóját – kb. 90–150 méter között, majd ezután egy-másfél fordulatot tett a teste jobbra. A főajtőernyő zsinórzata a földhözcsapódáskor feszült csak ki.

Következtetés:

A jelentés szerint „az elhunyt nyilvánvalóan elvesztette időérzékét”. Rögzítésre került az is, hogy a szabályokat nem tartották be, az ugrásvezetőnek nem volt megfelelő minősítése. Megjegyezték azt is, hogy az ugró – feltehetően a hideg időjárás miatt – egy darabig nem ugrott, s nem volt szó ismeretfelújító tanfolyamról sem, arról sem írtak, hogy ez az ugrás a szünet után az első, vagy második volt-e. Ráadásul a repülőgép nem rendelkezett ejtőernyős ugrásra szóló alkalmassági kiterjesztéssel sem.

Nem jelentették, a biztosítókészülék működött-e.

A legtöbb biztosítókészülék, ha helyesen beállították az ugrás előtt, 270 méterre a földtől (vagy magasabban) működik.

20 éves férfi 90 ugrással harmadiknak ugrott ki 2500 méter magasságban, KFU-hoz. A Strato Cloud-ját néhány másodperces késleltetéssel instabil helyzetben nyitotta – a jobboldali heveder és zsinórok a jobb lábára akadt – forgó kupolarendellenesség alakult ki. Leoldott, de a főajtőernyő a lábán maradt, s a tartalékejtőernyő összecsavarodott vele. Nem közölték milyen magasan oldott le és mikor nyitott tartalékejtőernyőt.

Következtetés:

Természetesen, ebben a helyzetben könnyű lenne kimondani, miért nem tisztázta előbb a patkót és miért nem a tisztázás után nyitotta a tartalékejtőernyőt. Erre a kérdésre nem tudunk megfelelő választ adni. Lehetséges, hogy képtelen volt az elakadt zsinórok rendezésére, lehet, hogy a fékzsínór a bokájára csomózódott, lehet, hogy megpróbálta megállítani a forgást – esetleg túl sokáig kísérletezett ezzel a leoldás előtt, s lehet az is, hogy a tartalékejtőernyő a biztosítókészülék miatt lépett működésbe a beállított magasságon.

Ezekre vonatkozóan a jelentés nem tartalmazott információt. Nem tudni, volt-e nála magasságmérő, mert ha nem, akkor bonyolultabb a megítélés egy olyan ember számára, aki új a sportban, különösen akkor, ha a helyzet stresszel is telített.

Két első ugró különböző ugróterületeken, alsó-lábszár sérülést szenvedett el. Az első – 20 éves, 175 cm magas, 108 kg tömegű – RAVEN–IV típusú légcellás ejtőernyővel nagyon gyorsan lebegtetett ki a rádió érkező utasítás nyomán, így átesett a kupola kb. 90 cm magasságban. Nem gurult ki, vagy dőlt el, s nem részletezett lábszársérülést szenvedett a jobb lábán. Számos oktató rutinszerűen úgy oktatja a növendéket a kilebegtetésre, hogy elmondhatja velük: „lebegtetés – egyezer – kétezer – háromezer – föld!”, de a tényleges gyakorlást nem csináltatja meg velük az ejtőernyő nyílása után, a magasban, miután az ugró ellenőrizte a nyílást, elengedte a féket, kipróbálta a kupolairányítást és megtalálta a célt.

A másik földetérési balesetnél az ugró – 30 éves, 157 cm magas, 76,5 kg tömegű MANTA típusú légcellás ejtőernyővel mindkét alsólábszár csontját eltörte, amikor elmulasztotta a rádió jelzett lebegtetést végrehajtani. A hölgy, aki „A” vizsgás pilóta, elmondta, hogy azt hitte, magasabban van, még nincs itt a lebegtetés ideje. A vizsgálat alapján javasolták, hogy a tanulóval be kell gyakoroltatni a földetérési parancsra való feltétlen reagálást, tekintet nélkül arra, mit érzékel.

Egy ejtőernyős 37 ugrással főejtőernyőjét 900 méteren nyitotta, miután résztvett egy páros FU-ban. A nyíláskésleltető csúszólapja fennakadt az elágazó zsinóron, a kupola spirálózva merült. A rendezéssel 300 méterig kísérletezett, kb. 240 méteren leoldott. A leoldás után háthelyzetbe került, nyitotta a tartalékejtőernyőt, de a kisernyő a nyaka mögött csapkodott. Hátranyújt, kézzel kilökte a légáramlatba – a kupola éppen csak a becsapódás előtt lobbant be. A belobbanáskor fakoronának ütközött és hátfájdalomról panaszkodott. A biztonsági megbízott megállapítása szerint, nem az előírt méretű záróhurkot használták a tartalékejtőernyő lezárásánál, ez esetleg megfoghatta a kisernyő anyagának egy részét. A szabályok szerint 600 méterig fel kell készülni lelkileg a leoldásra és azt 550 méterig végre kell hajtani.

Egy „A” minősítésű ejtőernyős ugró (37 ugrással) rosszul ítélte meg egy elektromos vezeték távolságát, amely az ugróterülete végén volt. Túlrepült a terület felett, megkísérelt egy félfékes jobb fordulót a vezeték elkerülése érdekében. Ez a forduló egy túl alacsony hurokforduló lett, kemény földetéréssel, mert a bal féket közben teljesen feleresztette. Súlyosan megsérült (aorta-szakadás, roncsolt medence, jobb combcsont- és felkartörés, stb.), de életben maradt. Az adott hét végén – 18 hónapos szünet után – három ugrást végzett már, előtte ismeretfelújító felkészítésen vett részt és úgy tűnt, mindent jól végez el. Viszont, kétszer is rövidre érkezett az előző ugrásoknál, s talán a magas megközelítéssel akarta ezt korrigálni. Az a bizonyos, „mindig hagyj magadnak egy kis helyet” jut az eszünkbe.

PARACHUTIST 1982. No. 2.

28 éves férfi 550 ugrás felett, miután 750 méteren belobbantotta kézibelobbantású nyitóernyőjét, vonatódást tapasztalt. Tartalékejtőernyőt nyitott, amely összeakadt a főejtőernyővel. Nem ismert, hogy a tartalékejtőernyő nyitása előtt-, vagy után oldott-e le, a leoldófogantyút kihúзва találták meg.

Következtetés: Mint minden, ilyesfajta balesetnél is, a tények többsége tisztázatlan, mivel kívülálló nem láthatta, csak az ugró tudhatna beszélni róla. Lehet, hogy hátranyúlt, megfogni a kisernyőt és a csatolótag rátekeredett a kezére. Azt mondták, hogy gyakran látták tőle a főejtőernyő zárótüskéjét mélyen benyomni.

Ez okozhatott túl nagy erőszükségletet, különösen olyan tuskénél, amelyhez nincs meg az alátét. Legyünk tudatában az ilyesfajta kelepceknek és kerüljük el a problémát rendszeres ellenőrzéssel.

25 éves férfi 547 ugrással a „tartalék” felszerelését használta, amit rendszerint nem használt. 2500 méteren ugrott ki, „mr. Bill” ugráshoz, amikor az egyik ugró a másikon lóg a nyitáskor. Itt ő volt, aki nyitott ebből egy leoldást és páros FU-t terveztek, majd nyitotta volna a tartalékejtőernyőt. A mellén videomagnó volt, mert úgy tervezték, felveszi az ugrást videora. Közben egy másik ejtőernyős, nyitott kupolája alól felvette filmre őket. A „mr. Bill” sikeres volt, de a leoldás után képtelen volt meghúzni a tartalékejtőernyő kioldóját, mert a videomagnó a kioldón feküdt. Úgy találták meg, hogy a keze a kioldó közelében volt, beszorulva a videomagnó és a mellkasa közé...

Következtetés: A jelentésben megjegyezték, nem viselt harmadik ejtőernyőt, ahogyan ezt a szándékos leoldásoknál javasolják, s nem gyakorolta a vészhelyzeteljárást sem az adott felszereléssel, videomagnóval, hogy meggyőződjön a fogantyúk hozzáférhetőségéről. Megemlítették, hogy az ugrás előtt hat hónappal volt egy váll sérülése, amely esetleg hátrányosan befolyásolta a kioldó keresésében — s még mindig kezelés alatt állt a válla miatt.

Már volt korábban hat „mr. Bill” ugrása. Javasoljuk, hogy ismerjük meg úgy a felszerelésünket, mint önmagunk korlátait.

Egy nő a 36. ugrásánál, amely vizsgaugrás volt, a jelentés szerint elvesztette a magasság- és időérzékét, minek következtében a főejtőernyőjét kb. 600 méteren nyitotta. Működésbe lépett a biztosítókészüléke is, a főejtőernyő nyílásával egyidőben kinyitotta a tartalékejtőernyő tokját. A tartalékejtőernyő belobbanása lassú volt, s a belobbanás után az ugró leoldotta a főejtőernyőt, sérülésmentesen ért a tartalékejtőernyő alatt földet.

AFF—III. szintű tanuló a hatodik ugrásánál becsúszott a két oktató alá, a közlemény szerint azért, mert kivételesen gyorsan zuhant. Két nem szándékos fordulatot végzett azután, hogy az oktatók 3000 méteren elengedték, majd irányban stabilizálódott a két oktató alatt. 1500 méteren előre nem megbeszélte módon adott jelet úgy látták, a kioldója után nyúl, de nem húzta meg ténylegesen. A vezető oktatója csatlakozott hozzá, nem sikerült meghúznia a tanuló kioldóját és együtt bukdácsolni kezdtek. Ez 400—500 méteres magasságig így ment, amikor az oktató elengedte és a saját ejtőernyőjét nyitotta. A tanuló biztosítókészüléke nyitotta a tartalékejtőernyőt olyan magasságon, hogy 20 másodpercig süllyedt a nyitott kupola alatt.

Később a tanuló elmesélte, hogy látta a magasságmérőt, s nem nagyon foglalkozott a közeli elmúlás gondolatával.

Földetérés előtti kupolaösszeütközés komoly zúzódásokat okozott három ugrónak, mivel egy tandem pár és egy operatőr találkozott össze. Az operatőr egy másik tandem párt vett videora ugyanannál az ugrásnál, s annyira el volt vele foglalva, hogy rásüllyedt a másik párra, kb. 15 méterre a földtől. A tandem kupola kiürült, összegabalyodott az operatőr kamerájával és nyakával — mind a hárman az operatőr kupolája alatt értek földet. A jelentés írója javasolja, mindig végezzük el az ugrás megtervezését a beszállás előtt, koordináljunk mindazokkal, akikkel együtt leszünk a levegőben, rendezni kell az előny-adás kérdését is. Általában a kamerával rendelkezőnek van előnye, azonban egy tandem, amely kevésbé képes a manőverezésre, előnyt kell hogy élvezzen vele szemben is.

Négy kanadai ejtőernyős FU-t végzett – feltehetően a felhők felett ugrott ki – és a főejtőernyő nyílása után az Erie-tó felett találták magukat. Hárman elérték a partközelt, kijutottak épen a partra, a negyedik a vízbe esett, mire a mentők megtalálták meghalt. 1967-ben 16 ejtőernyős fulladt bele az Erie-tóba, akik felhők felett ugrottak, radarirányítással – amely irányítás normális körülmények között zavartalan – de ekkor majdnem a tó közepe felett nyitottak.

SKYDIVER MAGAZIN 1987. No. 5.

Egy 22 éves NSZK-beli ejtőernyős ugró négyes FU-hoz a SKYVAN típusú repülőgép far-rámpáján összekapaszkodott kiugráshoz készült 4000 méteren. A szokásos gépelhagyási jelre megindultak, de a szerencsétlenül járt ugró a gép baloldalának sodródott és a bal lábhevedere a rámpa egy akasztóján fennakadt. A társai elváltak a géptől, látták a hibát, de nem értették az okát. A fennakadt ugró hintázással, billegtetéssel le akart válni a kampóról, de nem sikerült. A gépben bennlévő három ejtőernyős megpróbálta visszahúzni a fennakadtat, de nem sikerült. Az egyik ejtőernyős nő elment a pilótához és hozott egy kést, azonban ez nem volt elég éles ahhoz, hogy elvágja az elakadt lábhevedert.

A heveder elvágása csak egy éles zsebkéssel sikerült – elszabadult az ugró és zuhanni kezdett. A géptől való elválás után egy hátraszaltót csinált és rögtön kihúzta a kézibelobbantású nyitóernyőt. A gépen lévő ugrók kb. 20 másodpercig látták, hogy fogott kisernyővel, stabilan zuhan.

Egy asszony a földön, kb. 250 méter magasságban látta meg az ugrót, hogy egy összekuszálódott ejtőernyőn függ és kezeivel-lábaival csapkod, majd nagy sebességgel egy fasor mögött eltűnt. Az ugró azonnal meghalt a földetéréskor. Az eddigi vizsgálatok szerint, a főejtőernyőt leoldotta az ugró, nyitotta a tartalékejtőernyőt, azonban a légcellás tartalékejtőernyő zsinórzata a tartalékejtőernyő kioldójával összeakadt, ezért nem tudott az kinyílni. A vizsgálatok eddigi állása alapján úgy sejthető, hogy a meghúzott és megtartott kézibelobbantású nyitóernyő csatolótagja kinyitotta a főejtőernyő tokját, azonban egy patkó alakult ki. Amikor tehát elengedte a kisernyőt, a főejtőernyő nem tudott rendben kinyílni, mire az ugró leoldott. Feltehetően, a fennakadás miatt az ugró pszichikailag túlfeszített volt, s a főejtőernyő hibás nyitása sem készítette a helyes eljárásra, ismert, hogy a leoldás után mindig instabil helyzetbe kerül az ugró. Feltehető tehát, hogy hanyatt helyzetben nyitotta a tartalékejtőernyőt s a szerencsétlen körülmények összejárása miatt a tartalékejtőernyő zsinórzata a kioldósodronnyal összeakadtak. Ezáltal a zsinórok úgy összeakadtak, hogy a tartalékejtőernyő kupola már nem tudott kinyílni.

A szerencsétlenül járt ugrónak 114 ugrása volt, kb. egy éve volt aktív sportoló. Ugyan a legtöbb ugrását magasból végezte, egyet 5200 méterről, de nem mondható még gyakorlottnak. Ez is alapvető oka lehetett a halálos balesetnek, túl nagy volt a terhelése, amihez egy fiatal, tapasztalatlan ugró nem tud felnőni.

Az ejtőernyői működőképesesek voltak, talán a túl széles kézibelobbantású nyitóernyő csatolótag lehetett az oka annak, hogy a kézbentartott kisernyő mellett kinyílhatott a tok.

SKYDIVER MAGAZIN 1987. No. 5.

MENTŐEJTŐERNYŐ SIKLÓEJTŐERNYŐS PILÓTÁK SZÁMÁRA

(Skydiver Magazin 1987. No. 8.)

Egy ejtőernyős ugró értelemszerűen sohasem ugrik tartalék-ejtőernyő nélkül. A siklórepülők közül sem támad senkinek sem olyan ötlete, hogy mentőejtőernyő nélkül repüljön. A siklóejtőernyős repülőknek mindmáig mentőejtőernyő nélkül kell minden helyzetből kimenteni magukat. Akad ugyan néhány típus a piacon, de a siklóejtőernyő gyártók között még nincs igazán egyetértés ebben a kérdésben. Egy pillantás az ejtőernyős sport sokéves tapasztalataira segíthet a dolgon. De úgy tűnik, a legtöbb siklóejtőernyő szakértő úgy írtózik az ejtőernyős sport technikájának és know-how-jának átvételétől, mint az „ördög a szenteltvíztől”. Ez a benyomása támad az embernek, ha látja a piacon kapható mentőejtőernyőket, amelyeknek a merülése egészen 10 m/s-ig terjed. Ezeknél a mentőejtőernyőknél nem földetérésről, inkább „becsapódásról” lehet beszélni. A technika mai állása szeint, a körkupolás mentőejtőernyő nagysága semmi esetre sem lehet 30 m² alatt, mert egyébként a becsapódási sebesség olyan nagy, aminek súlyos, esetleg halálos baleset lehet a következménye.

Alapvető megfontolások

Fel kell tenni a kérdést, hogy az illető siklóejtőernyős pilóta mikor vállalja a legnagyobb kockázatot. Az, aki általában csak csekély magasságban repül, és a biztonsághoz más jellegű mentőejtőernyő szükséges, vagy az, aki majdnem kizárólag csak magas hegyeken nyüzsög siklóejtőernyőjével és a földhöz képest elegendő magasságban van. Fontos az is, hogy a pilóta nagyobb szélesebbség esetén is űzi-e siklóejtőernyőző sportját, vagy csak ún. „szépidős pilóta”. Ezek mind tartós tényezők annak a mérlegelése során, milyen mentőeszközt és milyen nyitási rendszert lehet alkalmasnak tekinteni. Tulajdonképpen egyértelmű, hogy a siklóvitorlázáshoz mentőejtőernyő is szükséges, de hogy ez milyen rendszerű legyen, abban még nagyok a véleménykülönbségek a gyártók között.

Ejtőernyős ugrásnál magától értetődő dolog, hogy ha a főejtőernyő nem nyílik ki, egy speciális zárral az ugró leoldja azt és kinyílik a tartalékejtőernyő. Általában az guró elég magasan van, tehát a főejtőernyő leoldása után nincs magasság hiánya. Siklóejtőernyős repüléskor nincs mindig elegendő magasság, mert az nem ritkán kis magasságban történik.

A siklóejtőernyőket gyártók a nyitási alsó határnak, pl. a siklómentőejtőernyőnek, 50 méter alatti értéket adnak meg, de a gyakorlat során ilyen magasságnál senki sem oldja le a főejtőernyőjét. Ilyen esetben a mentőejtőernyő egyszerűen csak ki lesz nyitva. Érthető, mert ha a manőver nem sikerül simán, az ember sem élő, sem holt.

Egy részben kinyílt főejtőernyő és talán csak részben kinyílt mentőejtőernyő (a kis magasság következtében) túlélési esélyt biztosíthat. Ha viszont a főejtőernyőt leválasztom és a mentőejtőernyő a kis magasság miatt nem bomlik ki teljesen, akkor én egy halott siklóejtőernyőző vagyok.

A főejtőernyő leoldó rendszer csak akkor alkalmazható biztonságosan, ha a talaj fölötti magasság 100 méternél több, még jobb, ha 150 méter. Ezek az adatok siklóejtőernyő-rendszerű mentőejtőernyő-re érvényesek. Körkupolás mentőejtőernyő esetén, ami közismerten lassabban nyílik a leoldási magasság nem lehet 150 méternél kevesebb. Ebben az esetben lehet biztonságos és teljes nyílásra számítani.

Egy olyan siklóejtőernyős repülő, aki olyan gondolatot forgat a fejében, hogy a főejtőernyőjét olyan leoldó rendszerrel lássa el, mint amelyet a Wieslochban lévő Herbst cég ajánl, annak azt kell mérlegelnie, nem lenne-e jobb rögtön egy másik siklóejtőernyőt vinnie magával. Ennek a választásnak meg lenne az az előnye, hogy a sikeres leoldás után újra egy siklóejtőernyőn függene. Nemcsak a jobb repülési tulajdonságok és kellemesebb földetérés jelenti az előnyét, hanem döntően az, hogy a sikló ejtőernyőnek megfelelő előrehaladási tulajdonsága is van. Az ember könnyen elképzelheti mi történik, ha körkupolával az erős szél sziklafalhoz sodorja. Nagy problémát jelenthet a körkupolás mentőejtőernyővel a földetérés is, sok akadállyal rendelkező terepen, amit nem szükséges bizonygatni. Egy siklómentő ejtőernyő előnye ilyen esetben egyértelmű

Hozzá kell még tenni, hogy a főejtőernyő leválasztásához különleges oktatás szükséges, amit csak tapasztalt oktatóktól lehet elsajátítani. A mentőejtőernyő nyitása speciális technikával történik (az ún. Stevens-féle), azaz normális esetben a kioldófogantyú meghúzása nélkül. A biztonság érdekében ennek ellenére a mentőejtőernyő kioldót természetesen kézzel meg kell húzni. A siklóejtőernyős-pilóták többsége számára ajánlatos már egy mentőejtőernyő, amivel a főejtőernyő pótolható. Ejtőernyős gyakorlat, vagy utólagos intenzív képzés nélkül nem ajánlatos a rendszer leoldóval való ellátása.

Ha mentőejtőernyőt kell nyitni a főejtőernyő összeomlása miatt, annak jelenleg két módszere van. Az egyik esetben hosszú csatolótaggal az a főejtőernyő fölött, a másik esetben rövid zsinórzattal az alatt nyílik. Hogy melyik a jobb, arról a gyártók még vitatkoznak. Ha azonban egy körkupolás mentőejtőernyő több mint 30 m²-es (ezáltal a merülési sebessége még elfogadható), akkor a mentőejtőernyő nagysága és a zsinórok szükséges mérete miatt a főejtőernyő alatt a nyitás nem lehetséges. Így szükséges a csatolótag hosszának olyannak lennie, hogy a mentőejtőernyő a főejtőernyő fölött nyíljon ki. A nyitás, ezért valamivel hosszabb ideig tart, de az összezsavarodás a (természetesen erősen forgó) főejtőernyővel nem nagyon valószínű. Teljesen azért kizárni nem lehet, ezért ilyenkor a pilóta őrizze meg hidegvérét és helyes irányba dobja ki az ejtőernyőt.

A jelenleg kapható legtöbb mentőejtőernyő utólag felszerelhető. Az olyan integrált mentőejtőernyőnél, mint pl. a Rademacher-féle Monofly, sem jelent az problémát. (A DAeC légialkalmasságija hamarosan várható.) A vevőknek elsősorban arra kell ügyelniük, hogy az ejtőernyős sport, vagy a siklórepülési mentőejtőernyőkre vonatkozó normák be legyenek tartva. Ha a főejtőernyő leoldó rendszerrel van ellátva, akkor a mentőejtőernyő ejtőernyős mentőejtőernyő kell hogy legyen, és bírjon DAeC légialkalmassággal.

Fontos, hogy a mentőejtőernyőnek olyan elkülönített felfüggesztése legyen, amelyik az ejtőernyőzés vagy a siklórepülés légialkalmassági követelményeinek megfelel. Az olyan felfüggesztés, mint pl. a Herbst cég rendszere, az bombabiztos és kitart szabadesés utáni nyitáskor is. A Rademacher cég felfüggesztése szintén megfelel a követelményeknek, és még meg van az az előnye is, hogy a földetéréskor biztonsággal a pilóta lába ér először földet.

Apropó, áteső földetérés. Mindenki számára világos, hogy a földetérést nagyobb sebességnél is végre lehet hajtani.

Hiszen aki tudja...

Áttekintés

Jelenleg a következő mentőejtőernyőket ajánlják a siklóejtőernyős pilótáknak:

„*Second Chance*”, gyártója Uli Kurrle. 24 m²-es, középzsínóros ejtőernyő, a nyitás a siklóejtőernyő mellett történik. Problémamentes rögzítés, egyoldalas felfüggesztés.

„*Skywing-Safe-System*”, gyártója Herbert Stöllinger. 29 vagy 32 m²-es körkupola. Nyitása a főejtőernyő fölött történik az 5 méterrel megnövelt csatolótag segítségével.

„*Mayday-Safe*”, gyártója Jürgen Lauk. 22 m²-es körkupola, rövid zsinórokkal.

„*Para-Sail*”, gyártója Christian Steinbach. 24 m²-es körkupola, a főejtőernyő alatt nyílik.

„*Cutway-System*” gyártója a Herbst ejtőernyő szerviz. 30 m²-es körkupola.

„*Monofly-Reserve*” gyártója Rademacher. Integrált mentőrendszer csatolótaggal, a főejtőernyő fölött nyílik. 35 vagy 40 m²-es körkupola, középzsínórral.

A DAeC siklóernyő információi

A DAeC 1988-ban a siklóejtőernyős repülés információit közzé teszi a SKYDIVER-magazin „Gleitschirm-Aktuell” nevű külön számában, amely előre láthatólag kéthavonként jelenik meg. A DAeC függővitorlázó bizottsága döntött erről 1987. évi utolsó ülésén és a mi kiadónkat bízta meg a kiadással. A szerkesztőségben belül a siklóejtőernyős repülés Heinz Fischerhez tartozik, aki a DAeC siklóejtőernyős repülésért felelősével azon az ülésen megegyezett.

A siklórepülés szerkesztői munkáit („Hangeleiter Aktuell”) a továbbiakban Hermann Brodersen intézi. Természetesen ez a téma is benne lesz az új magazinban. Tehát az új magazin neve ezért így hangzik „Hangeleiter- und Gleitschirm – Aktuell” = „Függővitorlázó és siklóejtőernyős aktualitások”. A kb. 40 oldalas publikációt minden DAeC tag díjtalanul megkaphatja, aki területileg illetékes szövetségnek bejelenti az igényét. Ezzel bizonyára egy információs hézag megszüntethető. Az első megjelenés 1988 februárjában várható.

Fordította: Mándoki Béla

G. STEINBERG: ITV ASTERION

(*Drachenflieger 1987. No. 11.*)

Az ITV ASTERION, tulajdonképpen „az ITV” már kezdettől feltűnést okozott a siklóejtőernyős berkekben. A francia Paul Amiell csúcs-konstrukciója a 927-es (9 cella, 27 négyzetméter) hamarosan a piac listavezetője lett a teljesítmény-kategóriában.

Az ITV-vel (Inter Technique Voile) ma majdnem szinoním a SALEWA, mert a München-iek is ebben a sportban teljesen előlről kezdtek mindent. A hegymászótechnikában használt mottójuk – mérték a teljesítményben és minőségben – már az első gyártmányuknál tökéletesen érvényesült.

Paul Amiell, a trapézalak (L. Ejtőernyős Tájékoztató 1988. évi 1. sz. 17. old.) feltalálója az Asterionna nemcsak egy nagyon elegáns, hanem teljesítményét tekintve, jelentősen megjavított ejtőernyővel jelen meg a piacon: mialatt más konstruktőrök a maxi típusok Supermaxi-ra való feltupírozásával foglalkoztak, Amiell igazi újdonságot valósított meg.

A trapézalak elsősorban a felhajtóerő jobb eloszlását teszi lehetővé a szárnyközépen, ami egyben javítja a siklási teljesítményt, valamint nagyon előnyös lapos fordulók számára is. A „koppantók” nagy száma is bizonyítja a koncepció sikerességét, habár szakmai berkekben elhangzik olykor, hogy a trapézalak újabb kockázatot jelenthet átesés közben. De térjünk vissza a témához. Kipróbáltuk a Salewa Wing 927 ITV-t és a kisebb 823-ast is.

ITV 927

Szembetűnő a csomagolt méret kicsisége. A dörzsölés-álló, vékony vitorlaanyag gondos hajtogatásával elérheti az ember, hogy egy normál hordzsákba két ejtőernyő is beletehető. Ez előnyössé teszi az ITV-t a hegymászók számára is, hiszen legtöbbször az ejtőernyő mellett még egy sereg más felszerelést is magukkal kell vinniük. Egyébként az is kellemes, hogy a heveder, a sisak, a repülő-ruha mellett az ennivaló is úgy belefér, hogy közben a cippzár varrása sem szakad fel.

A felállítás (töltés) és start az ITV-vel probléma mentes. A kupola felső széle viszonylag messze előbbre nyúlik, mint az alsó. Ennek ellenére összeomolhat néhány kamra, ami megfelelő zsinór húzásával gyorsabb futással, vagy megfelelő kormányzsinórral korrigálható. A zsinórzat anyaga viszonylag puha ezért könnyen képződik hurok. Gondos kiterítéssel – ez obligát dolog – repülés előtti ellenőrzéssel az összekuszálódott zsinórzat problémája megelőzhető.

A trimmelés sebessége (a fékezés, illetve kormányzás 10 százalékos tartományon belül teljeseren azonos) 20–30 km/óra közé esik. A maximálisan megrepülhető siklószám 3,7-nél van. Ez az érték, amit tesztrepülésünk során, napkeltekor, teljesen szélcsendben, legalább tíz repülés átlagaként adódott, bizonyítja, hogy az ITV 927 egyértelműen a piacon lévő siklóejtőernyők közül a legjobb siklószámúak közé tartozik. A csekély merülés (70 kg-os tesztpilóta esetén ez 2,4–2,5 m/s közé esett), szintén nagyon jó.

A jó teljesítmény mellett az ITV-t mindenképp a kellemes kezelhetőség jellemzi. A kormányzás nagyon hatásos és nagyobb késleltetés nélküli. Különösen lapos fordulóban, alacsony sebességtartományban, tisztán, nagyobb magasságvesztés nélkül repül.

Különleges repülőmanőverek során (meredek forduló, meredek spirál vagy áteső forduló) az ITV – mint a legtöbb nagyteljesítményű – egy-két celláját a belső oldalon szívesen becsukja.

Pumpálással a cellanyitás ideje jelentősen csökkenthető. A 927-et nem konstruálták műrepülésre. Ennek az ejtőernyőnek az erőssége egyértelműen a repülési teljesítménye. Ugy, mint a repülés közbeni viselkedése, a földetérés is problémamentes. Az irányítózsínórnak túlhúzósa enyhe áramlásleszakadást okoz; a készülék kellemesen csekély merüléssel és kis előrehaladási sebességgel ér le a földre. A problémamentes átesési viselkedés érvényes a levegőben is: a normál repülésből a túlfékezhető állapotba az átmenet lágy. A kupola újratöltődési ideje és magasságvesztése a szokásos értékű.

ITV 823

Sok pilóta számára érdekes lehet a 23 négyzetméteres nyolc-cellás Asterion verzió is. A „kis ITV” összehasonlítva nagyobb testvérével, egy kamrával és négy négyzetméter kupolafelülettel kevesebb. A kacsafarok és a kupola szabása azonos a 927-essel. A „kicsi” könnyű pilóták (45 kg-tól) számára lett konstruálva, de számításba jöhet sok hegymászónál is (85 kg-ig), akiknek ez még jobb is és 600 grammal könnyebb a 927-nél.

A repülési tulajdonságok és elsősorban a 823-as teljesítménye jelzi, hogy egy más ITV-vel utazunk. Felhúzáskor, erős szélben, vagy kellemetlen startviszonyok között, érzi az ember a kis felület előnyeit: a kupola rögtön feláll. Egy összeesett cella – töltéskor vagy repülés közben újratöltése a 823-asnál olyan jó, mint semmi másnál. Még az emelkedésnél – a négy négyzetméterrel kisebb felület ellenére – sem mutatkozik különbség a 927-eshez viszonyítva: nem tart tovább, s a startút sem hosszabbodik meg. Az a tény, hogy a kisebb felület gyorsabban és tisztábban áll fell, növeli a biztonságot az extrém startszituációban, ahol az ernyőnek egyszerűen állnia kell.

A levegőben azonban már lényeges különbség mutatkozik: így 823-as kicsit „spriccelősebb”. A nagyobb felületi terhelés, együtt a csökkentett feszítással egy nagyon direkt kezelést ad. Más szavakkal: ügyelni kell egy jóindulatú iskolaernyőről való átszálláskor! Ha azonban már kézben tartja a kis ITV-t az ember, úgy a meredek fordulók és gyors irányváltások igazi élvezetet jelentenek. A földetérés 80 kg-os pilótasúlyig teljesen problémamentes. Az extrém fordulékonyság aktív biztonsággal jár, különösen kis leszállóhelyre való rárepüléskor. Végrárepüléskor 65 kg-os pilóta tömegig a sebesség kissé megnő, de még teljesen problémamentes. Az átesés és ezzel a tulajdonképpeni földetérés a felső tömeghatárral történő leszálláskor majdnem olyan lágy, mint a 927-esnél. Így a 823-as igazi alternatívája, a szokásos, nagyteljesítményű ernyőnek. Azoknak a pilótáknak, akik áteső fordulókat szeretnek csinálni az égen, valamint alpinistáknak, akik a magas hegyek gyakran turbulens levegőjében repülnek, ez a légijármű jól megfelel a követelményeiknek. 45–65 kg tömegű pilóták számára a kis Asterion az egyetlen kapható teljesítmény-ejtőernyő a piacon.

Még egy fontos dolgot ki kell emelni: a gyártás minőségét. Az ITV, úgy a 823-as, mint a 927-es, szabását lézeres szabással készíti (+0,1 mm), így a széria darabjai nem térnek el egymástól és a mintától. Ennek következtében, minden ITV egyformán jó. Talán ez az oka annak, hogy az ára még másodkézből is magas.

Adatok

SALEWA–WING ITV ASTERION	927	823
Felület (m ²)	927	23,5
Cellák száma	9	8
Kamrák száma	18	16
A kupola tömeg (kg)	4,4	3,8
V _{trimm} (km/ó)	32	32
Minimális merülés (m/s)	2,4	2,5
Siklószám	3,7	3,6
Ajánlott pilóta tömeg (kg)	60–100	45–85

Fordította: Mándoki Béla

G. STEINBERG: MAGIC 27

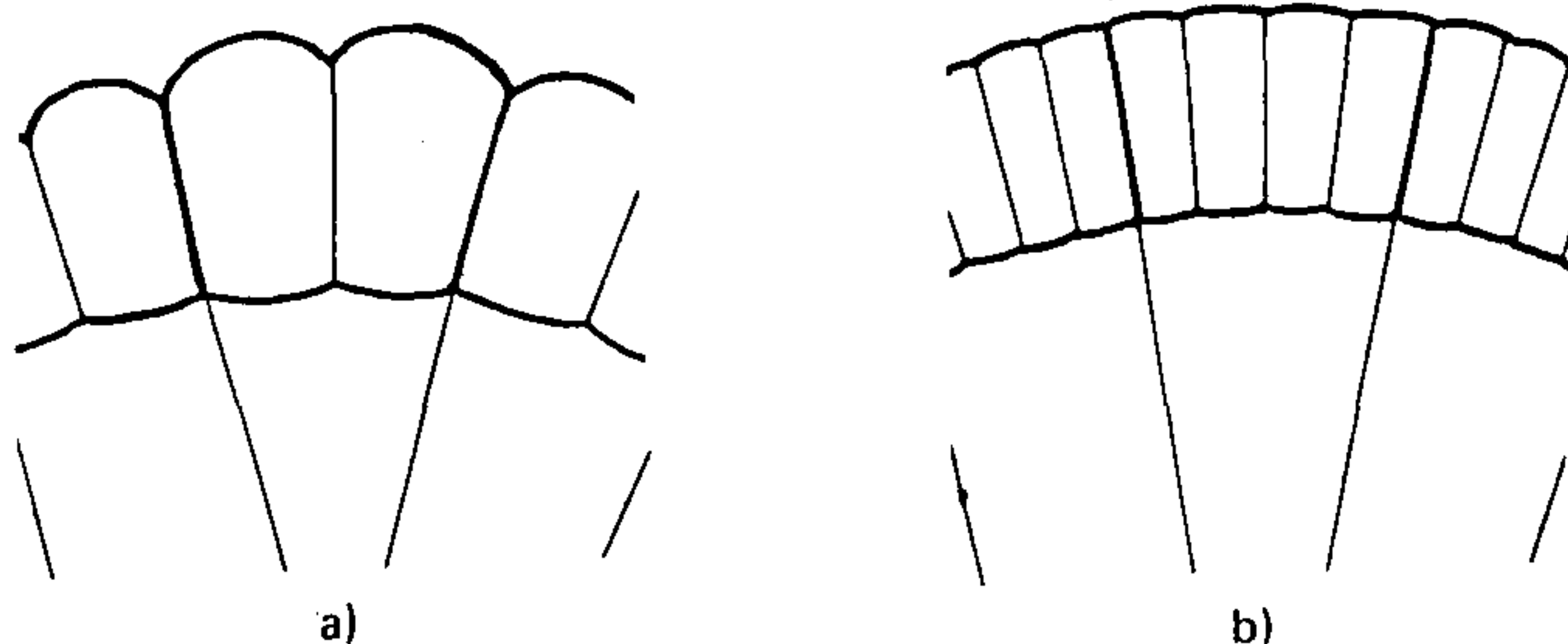
(*Drachenflieger* 1987. No. 12.)

Már kezdésként nyomatékosan le kell szögezni: a MAGIC 27-nek semmi köze sincs a legendás MAGIC siklórepülő légijárművekhez, mert ez utóbbi angol eredetű, a siklóejtőernyő viszont Franciaországból, a siklóejtőernyős repülés bölcsőjéből származik.

A MAGIC 27-et a Voilerie Soubeyrat (Voilerie = vitorlakészítő) gyártja, amelyik az egyik legnagyobb francia siklóejtőernyő készítő Belley-i székhellyel (Genf és Lyon között), és már a siklóejtőernyő készítés kezdete óta „benne van” a dologban. Ennek, a tekintéllyel rendelkező francia cégnek a tanácsadói közé tartozik a híres alpinista, Eric Escoffier is, aki a MAGIC 27-nek, Soubeyrat cég csúcstermékének a nevét adta.

A hátrész kialakítása mégis olyan egyszerű, mint a jelenleg kapható egyéb széria siklóejtőernyő hordzsákoké. Rövid túrához túl jó, hosszabb gyaloglás esetén is nagyon kellemes, ami a hagyományos hátzásoknál magától értetődő dolog. Így van már néhány gyártó, amelyik olyan speciális siklóejtőernyő hordzsákat ajánl, amelyik lényegesen komfortosabb a szokásosnál, de sajnos ez árban is jelentkezik. A gyártónak több figyelmet kellene szentelnie erre a dologra, mert a siklóejtőernyős pilóták többségének majdnem olyan fontos a felmenetel, mint maga a repülés lefelé. De elég a hátzásokból. Térjünk vissza a dolog lényegéhez. Soubeyrat volt az első gyártók egyike, amelyik komolyan foglalkozott a zsinórok témájával. A nedvesség, vagy a hosszabb használat következtében beálló zsinórnyúlást, ami a némely megszokott anyagnál megfigyelhető, Soubeyrat már előre ki kívánta küszöbölni. A biztonság érdekében, a szükségtelen kockázat elkerülésére, a lényegesen drágább Kevlar zsinór mellett döntöttek. A Kevlar könnyű, szintetikus anyag és nagy a szilárdsága. A Kevlar kevésbé nyúlékony nem higroszkópikus és ezáltal nagyon mérettartó. Ennek a nagyszerű anyagnak egyetlen hátránya van: kissé hajlamos a megtörésre.

A szériaejtőernyők tömegéből kiemelkedik a MAGIC 27 a belépőélével. Nagyon jó nyílási készségű és már az ejtőernyő kifeszítésekor kinyílik. A kilenc cella, cellánként négy kamrára osztva, progresszív képet mutat. Ennek egy tiszta belépőél az eredménye 36 karcsú nyílással. (Összehasonlításként: a legtöbb nagyteljesítményű ejtőernyőnek csak 18–20 olyan kamrája van, amelyek a belépőél nagy stabilitásáról gondoskodnak, és ehhez még bizonyos kupolagörbület is járul – lásd az 1. ábrát.)



1. számú ábra

a) – a „hagyományos” kétrészes cella, b) – a MAGIC 27 cella elrendezése.

Találón jellemezte ezeket a kamrákat Fernand Soubeyrat tüdőhólyagoknak, mert ez a szíve (jobban mondva tüdeje) minden siklóejtőernyőnek. A belépőélnél lévő nyílások meg vannak erősítve minden oldalról szalagokkal. Ezek megóvják a sérülésektől és növelik a stabilitást is.

Soubeyratnál különös súlyt fektetnek kidolgozásra: az összes fontos varrat duplán varrott. Expozált helyeken még erősítő szalagokkal is védik. Feltűnő az elülső heveder kialakítása, amelynek a közepe el van varrva a jobb aerodinamikai viselkedés érdekében. Ezáltal a légáramlásban a hatásos keresztmetszete felére csökkent. Optikailag legalább is ez egy jó ötlet csak az a kérdés, hogy ez milyen mértékben befolyásolja az ejtőernyő teljesítményét.

A MAGIC belépő élének kialakításából adódó nagy stabilitás elsősorban a startnál jelent előnyt. Már a felállításkor nagyon egyenletesen jön fel a kupola. Összeomlott cellák, „deformált” kupola a MAGIC-nál lényegesen ritkábban fordulnak elő, mint más, nagy kamranyílású és lágú ejtőernyő anyagú kupoláknál megfigyelhető.

A MAGIC 27-nek akkora a felülete, hogy még nehéz pilótáknál is (85 kg vagy még több) tiszta és mindenekelőtt biztonságos startot tesz lehetővé. Az emelkedés csak mérsékelt sebességgel történik, anélkül, hogy túl nagy magasságot igényelne.

Ugyan a Magic 27 38 g/m²-es Contender ejtőernyő anyagával valamivel terjedelmesebb csomagolt méretű, mint néhány konkurrens, de döntőnek tűnik az ebből az anyagból való készítés a profil stabilitása szempontjából. Még röviden a zsinórokról. A megszokott nagyméretű és puha poliamid, poliészter zsinórok után szokatlannak tűnik a csak 2 mm átmérőjű Kevlar zsinór látványa. Olyan mint ha egy még merev, nem eléggé megfőtt spagetti feküdne előttem. A vékony zsinórok földön való kezelése nem túl jónak tűnik. Ha azonban a vékony zsinórzatot már „megemészttette” az ember, tulajdonképpen nem talál különbséget. És egy előnye is van. A lágú zsinórzatnál potenciálisan fennáll a hurok képződésének a veszélye a start folyamán, ennél a viszonylag merev anyagnál ez viszont lecsökken. Egy elegáns, kacsafarok nélkül már majdnem elképzelhetetlen egy mai nagy teljesítményű ejtőernyő, s ez a MAGIC 27-nél sem hiányzik. A startnál mutatott feltűnő stabilitása megmaradt repülés közben is: a felület tisztán fekszik a levegőn.

A siklási sebessége 8,3–8,9 m/s között van (teljesen felengedett fékekkel). A maximális siklószám kb. 1:3,6. Minimális merülése megfelel a mai nagy teljesítményű ejtőernyők értékének. Egyébként ez év június 2-án Le Havre szikláinál felállított több mint 6 órás rekordját Toni Bernos is MAGIC 27-tel érte el. Világrekord? Európa rekord? Nem tudom. Minden esetre a MAGIC 27-nek igen jó a teljesítménye. A MAGIC fordulóban való viselkedése semmi kivételt nem hagy maga után. Az irányváltoztatási kormánymozdulatra azonnal reagál. Szinte úgy tűnik, mintha a merev Kevlar zsinór késedelem nélkül vinné át a kormányerőt. Normál fordulóban a magasságvesztés kicsi. Extrémen meredek fordulóban természetesen a MAGIC 27 is „becsuk” néhány kamrát.

Hozzátehető, hogy ennél fordulékonyabb ejtőernyő nem igen akad. Ez legtöbbször csak kis felülettel érhető el, ahol a pilóta tömege által okozott felületi terhelés érdektelen. Lapos forduló végzése érdekében, amely egy siklóejtőernyő előnyét mutatja termikrepüléskor, valamint hosszú repülésekhez is, a MAGIC 27-nek van két kormányhurka a hátsó hevederen is. Ezek egy fémgyűrűn mennek keresztül és így egyszerű emelés adódik. Előnye: a kormányzás ereje eloszlik a hevederen keresztül a hátsó él teljes hosszában. A forduló kezdése a szokásos módon történik, de kissé késleltetve. A forduló laposabb lesz, a kezek egy kényelmes helyzetben, alig a vállmagasság fölött maradnak, ami lehetővé teszi a hosszabb, fáradságmentesebb repülést.

A Magic-ot lágúan le lehet fékezni a 6,9 m/s-os minimális sebességre. Az átesés nem hirtelen áll be, már jó előre észlelni lehet a jeleit. A földetérés, hála 27 m²-nek, még nagyobb tömegű pilótával sem jelent problémát.

A MAGIC 27 a felső teljesítmény kategóriájú ejtőernyő. Problémamentes repülési tulajdonságú, szépen kidolgozott és elsősorban jó teljesítményű, a nehezebb pilóták számára nagyon előnyös. Összefoglalva: nem olcsó, de egy jól átgondolt szolid konstrukció.

Műszaki adatok:

Felület:	27 m ²
Fesztáv:	9,1 m

Cellák száma:	9
Kamrák száma:	36
Tömeg (kupola, zsinórzattal)	5,1 kg
Hordzsák súlya:	0,35 kg
V_{trimm}	kb. 8,9 m/s
V_{min} (átesés)	kb. 6,9 m/s
Max. siklószám (70 kg-nál)	kb. 1:3,6
Terhelhetőség:	60–90 kg

Fordította: Mándoki Béla

B. Dause: A FELSZERELÉS ELLENŐRZÉSE

(Parachutist 1987. No. 11.)

Vajon, amikor valaki megvásárol egy ejtőernyőt, akkor a vásárlónak fenntartással kell-e élnie, vagy az eladók felelősséget vállalnak?

A mai, piacon lévő kupolák nem tűnnek olyan élettartamúnak, mint a régebbi modellek. A kupola készítéséhez használt új anyagok nem látszanak annyira strapabíróknak, mint korábban voltak.

Az ejtőernyős „közvélemény” ragaszkodása a „kisebb és könnyebb” felszereléshez, arra készítette a gyártókat, hogy a végsőig menjenek el ennek az igénynek a kielégítésében. Ezért aztán a lecsökkentett tartósság egyéb tényezőkkel kombinálva, mint például a használó testtömege, a használó gondossága (hol hajtogatja, hogyan tárolja, mennyi ideig hagyja a tűző napon, stb.) a nyitási szokások, mind tényezője lehet annak, hogy lecsökken az ejtőernyők élettartama 500 ugrás alá.

A „régmúltban” az ejtőernyőtulajdonos a régi felszerelését kezdőknek, vagy középszintű ugróknak adta el, ám ezek sem maradtak meg sokáig az új tulajdonosnál. A mi felelősségünk arra irányul, hogy ne adjuk el az öreg kupolákat – vagy esetleg a gyártóknak kellene nehezebb, de tartósabb anyagból gyártaniok az ejtőernyőket?

Egyes ugróknál a nagyobb zuhanási sebesség elérése érdekében elterjedten alkalmazásra került a szorosabb, testhezálló ruha, a nehezebbel ellátott öv viselése. Lehet, hogy számukra jobb lenne inkább a kicsivel nehezebb kupola – kevesebb lehetne a sérülés és olcsóbb az ugrás is. Lehet, hogy a nehezebb és erősebb ejtőernyő mindenki számára jobb volna? Hiszen az új anyagok, amikből a könnyű kupolákat gyártják, a légáteresztő tulajdonságaikat már néhány száz ugrás után észrevehetően megváltoztatják. Ezt megfigyelhetjük a nyílási tulajdonságok megváltozásában és a keményebb földetéréseknél. De néhányan ezt a problémát mindaddig nem veszik észre, amíg egy új kupola vásárlásakor rá nem jönnek, hogy az nemcsak szebb...

Ebben a gondban az egész ejtőernyőipar osztozik, nemcsak egy-két gyártó. Egy kezdő, vagy közepes képzettségű ugró, amikor felszerelést vásárol, legyen figyelemmel a helyzetre és válasszon olyan felszerelést, ami tovább tart.

Egy másik jelenség is van, mégpedig az, hogy a felszerelés változása annyira gyors, hogy négy-öt éves felszerelésnek már nagyon kicsi az értéke, így csak a lelkiismeretlen eladó tud járatlanokat becsapni. A vásárlásnál ezért az első szabály az, hogy számításba kell venni, a felszerelés évente mintegy 25 %-ot veszít az új árából. Ezért egy hároméves kupoláért – állapotától függően – 300–500 dollárt lehet adni. A felszerelés részenkénti megvásárlása: egy tokot az egyiktől, tartalékejtőernyőkupolát a másiktól, főejtőernyőt a harmadiktól – gyakran akkor okoz problémát, amikor megpróbáljuk a felszerelést összeállítani, mivel a méretek nem egyeznek, a formák keverednek. Még egy tapasztalt ugrónak is, aki tudja, mi mire alkalmas, mit lehet vele csinálni, még annak is célszerűbb inkább komplett felszerelést venni a részenként összeállított helyett.

Az először vásárlóknak, vagy azoknak, akik korszerűsítik a felszerelésüket, arra hívjuk fel a figyelmét:

- mérlegeljék a lehetőségeket már a vásárlás előtt,
- halgassák meg mások véleményét is a felszerelésről.

Ám ezzel senki sem foglalkozik, ha a felszerelés ára megfelelő.

Fordította: Szuszékos M.

W. PFANDLER: VONTATOTT EJTŐERNYŐK

(*Drachenflieger 1987. No. 11.*)

Egy héten át a „világ közepe” volt az angliai Little Rissington: a kis Rissingtonban, a második világháborúból visszamaradt nagy repülőtéren rendezték meg azoknak a pilótáknak a világbajnokságát, akik a siklóejtőernyős vitorlázórepülés úttörői voltak.

A 60-as évek elején az angol ejtőernyősök egy csoportja a szükségből erényt csinált: ha nincs repülőgép, vagy a lapos pénztárca nem teszi lehetővé a megfizethetőségét, felhúzhatja magát egy gépkocsival és egy kötéllel a repülőtér pályája fölé. Az akkori körkupalás ejtőernyők siklási viszonya 1: „a kőhöz” volt.

Senki sem csodálkozott ezért, hogy a tervezett célbaugrás helyett a leszállás a vontatási út végén történt. Az ember felnyalabolta az ejtőernyőjét, beszállt egy nyitott kocsiba, és visszaautózott a starthelyre.

Midőn 1964-ben az első paplanejtőernyők megérkeztek Amerikából Angliába, Walter Newmark és Parascender-ei már jelentős vontatási tapasztalatokkal rendelkeztek ahhoz, hogy ezekkel az ejtőernyőkkel felhúzhassák magukat a magasba: megszületett a siklóejtőernyő gyalogstartja.

Ezeknek az új ejtőernyőknek a jelentős siklószáma előnyösnek bizonyult: minimális vonóerővel lehetett felemelkedni, hosszabb ideig repülni és a starthely közelében leszállni. Így a vontató csoport a leoldás után azonnal visszamehetett a starthelyre egy új menet előkészítésére: alig ért földet az előző pilóta, már lehetett is felvontatni a következőt.

Az egész akció célja a lehető legtöbb célbaugrás végrehajtása volt, mert másképpen nem tudták csinálni. Nem így volt ez Walter Newmarknál, aki elsőként kelt át a Csatornán az Alpokban való lejtővitorlázásra. Arról álmodozott, hogy a lehető legegyszerűbb légi járművel a siklóejtőernyővel, termikről-termikre nagy távolságra repüljön, a vontatás csak a talaj elhagyására szükséges. Azonban a fejlődés – amint az közismert – a célbaugrás irányában történt, ahol a cél egy söralátét nagyságú tárcsára való érmet jelentő leszállás volt.

Néhány angol ejtőernyőgyártó újra és újra megkísérelt olyan ejtőernyőt is készíteni, amivel a Parascendernek az angol tengerpart erős, dinamikus parti szeleiben hosszú ideig fenn lehet maradni, és talán még távrepülést is lehet végezni. Azonban a Parascending Association még 20 év elteltével is inkább mérőszalaggal és stoperral mérte a szabadrepülési távolságokat, mintsem Walter álma elérhető közelségbe került volna. Egészen addig, amíg zsűri tagként a Verbier-ben ez év júliusában tartott siklóejtőernyős VB-n szó szerint, saját bőrén nem érezte, miként lendül ez föl. 55 pilótát számlált itt össze, akik 1000 méterre, vagy még följebb emelkedtek. „Ha a távolságokat összesíti az ember, akkor többszáz, talán több ezer kilométert repültek!”

Little Rissingtonban, egy tipikus katonai repülőtéren, melynek ápolt gyepét látva minden golfjátékost elönt a sárga irigység, kibuggyant Walterből is: „Az ember még mindig hitetlenkedik, hogy ejtőernyővel itt tényleg lehetséges távolsági repülést végezni!”

Ennek a VB-nek egyetlen témája olyan célbaszállás volt, amelyik tulajdonképpen egy ejtőernyős célbaugrástól csak annyiban különbözik, hogy a versenyző csendesen és halkán kerül a levegőbe, és – mily kellemes! – start és leszállás a kísérő családtagok kempingszéke közelében történik.

Az már azonban kevésbé volt számomra családias, amit az Oxford közelébe való utazás is igazolt, hogy Parascenderek milyen mérhetetlen mennyiségű tapasztalatot gyűjtöttek össze a biztonságos ejtőernyővontatás területén. Ez érdekelt. Azért is, mert 1988-ban az NSZK-ban is engedélyezésre kerül a siklóéjtőernyős vontatás. Sokat kérdeztem azért ennek a startnak tapasztalatairól és Angliában felvilágosítottak:

- A csörlő kezelője, vagy a vontatójármű vezetője kezébe van letéve a pilóta biztonsága!
 - Döntő az első 50 méter a talaj fölött: eddig a magasságig a kötélszakadás, vagy kitörés, sérülés, szélsőséges esetben halállal végződhet.
 - 50 méteres magasságig szeliden kell repülni. A gavallérstart halálos csapda.
 - Csak hitelesített erőmérő közbeiktatásával szabad vontatni.
 - A vonóerőnek összhangba kell lennie a pilóta testtömegével és a siklóéjtőernyővel (nagyság és siklási teljesítmény tekintetében).
 - A leoldó szerkezet bolondbiztos legyen.
 - A pilóta által kezelt leoldó olyan kialakítású legyen, hogy ne tudjon sérülést okozni.
 - Szakadó betét nélkül nem szabad vontatni.
 - Oldal, vagy hátszél esetén a vontatást abba kell hagyni.
 - Erős szélben úgyszintén. Minél erősebb a szél, annál nagyobb szellőkések vannak, amelyek nagy problémát jelentenek a siklóéjtőernyős vontatásnál.
 - A vontatókötelet, amelyet a kifutópálya durva felülete nagyon igénybe vesz, rendszeresen, de legalább naponta egyszer teljes hosszában ellenőrizni kell.
 - A start egész ideje alatt félreérthetetlen kommunikációs kapcsolatnak kell lennie az indító, az ejtőernyő segítő, a pilóta és a csörlőkezelő között. Egyértelmű, egyszerű utasítások és jelzések szükségesek a biztonságos felemelkedéshez, vagy egy azonnali startmegszakításhoz.
- „A pilótákat és a csörlőkezelőket speciális képzéssel kell a vontatásos startra kiképezni.”

Nemde, ezek igen ésszerűen hangzanak az ember fülének, ahogy a siklórepülő légi járművel vontatásnál is ezt teszik, történjen ez fix, vagy mobil csörlővel, vagy bármivel.

A siklórepülő és ejtőernyővontatás között a legnagyobb különbség abban az erőszükségletben van, ami a vontatáshoz szükséges: egy szokásos siklórepülő légi járművet 40–70 daN-el vontatnak, egy „antik” Paraglidenél, aminek egy szokásos paplanejtőernyő az alapja, kétszer ekkora erő kell, mert a felhajtóerő/ellenállási viszony rosszabb. Egy modern siklóéjtőernyőnél ez az érték a siklórepülő légi jármű és az ugróéjtőernyő között van.

A siklóéjtőernyős vontatás egy további problémája, hogy a pilótának nincs lehetősége az állásszög befolyásolására. Mint Walter mondja: „állandóan ki van szolgáltatva a csörlő kezelőjének”. Az állásszög szabályozás irányába tett lépésnek tekinthető Andre Rose Aerologie-System-je, amelyet a BLS ernyőknél sikerrel alkalmaznak.

Azonban mindent összevetve, a siklóéjtőernyős vontatása éppen olyan veszélytelen, mint bármely más légi járműé.

Newmark ezt így pontosítja:

„A vontatás plusz veszélyt jelent. Függetlenül attól, hogy a paplannal, körkupolával, siklórepülővel, vagy vitorlázógéppel történik. Azonnal biztonságosabbá válik, amint leold az ember!”

Fordította: Mándoki B.

LÉGIALKALMASSÁG

(Skydiver Magazin 1987. No. 8.)

A hivatali fehér ló (bürokrácia) ismét nyerített. Így történt a siklóejtőernyők légialkalmasságijának kiadási jogával is, amit a DAeC repüléstechnikai üzeme számára a gyalogrepülésre 1983-ban engedélyeztek. A Szövetségi Közlekedési Miniszter „hivatali fehér lóva” a nyerítést ez alkalommal nagyon pontosan időzítette, nem akarva továbbra is megadni a légialkalmassági kiadási jogot a DAeC-nek az ejtőernyőre 1987. április 15-i hatállyal.

Indoklásul SzKM közölte, hogy a DAeC-nek először „igazolnia kell”, hogy a siklóejtőernyő a biztonságtechnikai feltételeknek megfelel.

Sok mérgelődéssel, számtalan érveléssel, az ejtőernyő gyártók kártérítési fenyegetőzésével, a DAeC jelentés többszöri nyilvánosságra hozatalával járó megbeszélések után 1987. június 26-tól SzKM zöld utat adott a hegyi repülésre használt siklóejtőernyők DAeC által kiadott légialkalmasságijának. Az SzKM bürokratái egyvalamit biztosan elnéztek: ezeknek az ejtőernyőknek egy részét már 1983-ban engedélyezték, és ezek megfelelnek az ejtőernyős sport biztonsági előfeltételeinek. A bürokraták figyelmét bizonyára elkerülte, hogy az a siklóejtőernyő, amelyiket ejtőernyős ugrásra is engedélyeztek, feltétlenül jobb biztonsági paraméterekkel rendelkezik, mint néhány olyan „siklóvitorla”, amiket az SzKM nagyon gyorsan a szárnyaira bocsájtott.

Az SzKM miniszteri tanácsosa, Huck, aki a „bürokrácia” ezen döntését feltehetőleg beindította, a hallottak alapján nagyon tartózkodóan viselkedett a DAeC-el szemben. A DAeC siklóejtőernyős repülési ügyében az ő állásfoglalása a befentesek között nem okozott meglepetést. Feltehetőleg Huck miniszteri tanácsos úrnak néhány „óhaját” a DAeC egy ideje nem teljesítette. Huck megfelelő informálódás után egy hatalmas vitorlázórepülő központ felállítását javasolta, ahol ő lenne az elnök, s ezt a javaslatot a DAeC nem támogatta. Talán ezért az esetért „morcos” Huck a DAeC-re? Azonban magától értetődik, hogy döntése a DAeC siklóejtőernyős repülési ügyének ebben az esetben nem tett semmi jót. Ez nem engedhető meg, mert Huck miniszteri tanácsosnak külön kell választani a hivatali feladatait és magánjellegű vitorlázási elképzeléseit.

Egy egyszerű siklóejtőernyős pilótát elgondolkodtatóvá teszi, ha a siklóejtőernyő ügyében a DAeC-nek olyan sokat kell várnia az SzKM hozzájárulására.

Ebben is az a híres „hivatali fehér ló” a vétkes, amelyik olyan sokáig és kitartóan nyerít. Ugy kell fogadni, amilyen.

Csak az lenne a rossz, ha ezt az érthetetlen késlekedést nem a „hivatali ló nyerítése” okozná, hanem egész egyszerűen egy haragvó, mérges miniszteri tanácsos „paripa fújtatása”.

Ilyenkor a DAeC „istállófiújának” a megfelelő hámat kell feltennie és megfelelő „idomárnak” átengedni a munkát. Feltehetően rendelkezésre áll ilyen esetre is megfelelő „idomár”. Mostanáig néha olyan benyomása van az embernek, hogy a DAeC-nél sok „rodeo-néző” van, akik megfelelő díjért szívesen lemondanak a „rodeo-porondról”, és inkább a Frankfurtban lévő „DAeC-arénát” választják. A „miniszteri tanácsos paripa” számára úgy tűnik a DAeC vezetőségében nem akad megfelelő „idomár”. Talán még a megfelelő korbácsot sem találták meg a lóhoz, és még az „idomár” sem eléggé fitt. Majd meglátjuk...

Fordította: Mándoki Béla

SIKLÓ-EJTŐERNYŐS KIKÉPZÉS

(Skydiver Magazin 1987. No. 9.)

Akad néhány „jó ember”, akik mindent megtesznek, hogy a DAeC-nek a siklóejtőernyős oktatást illetően a rossz híret keltsék. Hozzájárul még ehhez, hogy maga a DAeC sem túlságosan aktív a megfelelő engedélyek kiadásában és a „saját babérjain pihen”

A DAeC, a siklóejtőernyős repülés kiváló üzemeltetését végezhetné a lehetőségei alapján, de az eljárás képzett ismerői mégsem tehetnek fel kérdéseket. Az állandó szurkálódás, a valótlanítások terjesztése és a jól irányzott sajtóközlemények ellenére a DAeC-nél a siklóejtőernyős repülés jó híren némi csorba keletkezett.

Példaként, egy nem különösen objektív irományt lehet felhozni, ami a DRACHENFLIEGER 1987. szeptemberi számában jelent meg, és azt bizonygatja, hogy a DAeC még nincs olyan szinten a siklóejtőernyős oktatásban, amire megadható lenne az oktatási jogosultság. (L. Ejtőernyős Tájékoztató 1988. évi 1. szám 11–12. old.)

Az azonban tény, hogy a DAeC már az 1. NSzK Kupa megrendezése előtt, tehát 1987. júniusában, megkapta az oktatási engedélyt a Riedenben (Forgensee) működő első siklóejtőernyős iskola számára. Erről az engedélyről Horst Jürgensman szólt a Tegelbergnél tartott siklóejtőernyős bemutatón, aki külön azért utazott a Szövetségi Közlekedési Minisztériumba. (SzKM)

Illegális oktatás

Ezt a témát szintén említette a fentebb idézett újság 1987. júliusában. A felelős szerkesztője W. Pfandler speciális kommentárjában még néhány „oldalvágást” tett ehhez, és feltehetőleg nem tudott semmit az oktatási engedélyről. Telefonon kért elnézést és az októberi számban megjelent helyesbítés lett a végeredmény. A már kiképzett siklóejtőernyős pilóták elbizonytalanodására, akiknek már meg van a DAeC által kiadott licenc, nincs szükség. „Nagyon sajnálom, arról én nem tudtam”, ez volt a felelősök kommentárja. Örült zsurnalizmus: elég lett volna a DAeC vagy az 1. DAeC siklóernyő iskolánál az érdeklődés, miáltal elkerülhető lett volna a hírnévi és az üzleti károsodás.

Nagyon elgondolkoztató, hogy az említett folyóiratban és más publikációban is (NSZK Fügővitorlázó Szövetség Info-ja) újra és újra felmerül néhány olyan személy neve, akik „nem nagyon kedvelt DAeC tagok”.

Ide tartozik pl. Manfred Moos, aki jelenleg a DAeC fügővitorlázó bizottságnak az elnöke, és akit Kurz a Drachenflieger szeptemberi számában a siklóejtőernyős repülés fejlesztéséhez valamilyen okból nem tart megfelelőnek. Pfandler egy kommentárjában az ejtőernyősökre hivatkozva elmondja, hogy azok a siklóejtőernyő repülésnél a „halálos balesetekhez” tendálnak.

Werner Pfändler, aki a Dra-Ma főszerkesztője, szerinte nem a „DAeC követője” feltehetőleg a DHV több irányában tapogatózott. Az objektív olvasónak néha olyan érzete támadhat, hogy az igazság csak kis részletekben bukkan elő. (Ejtőernyős Tájékoztató 1988. évi 1. sz. 11–12. oldal).

Nemcsak a DAeC ejtőernyős ugróival és oktatóival nem jönnek ki túl jól, a DAeC gyártói sem különösen kedveltek.

Kárörvendő közlemény jelent meg például a „DHV–Info” szeptemberi számában: „Volker Rademacher, a RAFA cég tulajdonosa és gyári pilótája egy svájci versenyen nevetségessé tette magát. Ejtőernyős gyakorlata nem volt elegendő a siklóvitorlázáshoz”. Azt azonban, hogy Rademacher előzőleg kitűnő eredményt ért el, nem említette ez a cikk.

DAeC és DHV

A DHV jó munkát végzett a siklóejtőernyős repülésben, ezt nem akarja senki sem elvitatni. Ez a tény azonban senkit sem jogosít fel arra, hogy a „siklóejtőernyő-szenáriomot” egyedül rendezze. A DAeC és a DHV együtt van megbízva a siklóejtőernyős repülés végrehajtásával.

Azonban a DHV, úgy tűnik, mindent magához ragad, és olyan benyomást tesz, mintha csak ő tudna a siklóejtőernyős repüléssel valamit kezdeni. Függetlenül attól, hogy a DHV mit hoz nyilvánosságra – vizsgakérdéseket, új könyvet erről a sportról – sohasem történik azokban említés a DAeC-ről, vagy a DAeC első siklóejtőernyős iskolájáról. (Rieden/Forgensee)

Az SzKM felkérte a DAeC-et és a DHV-t, hogy közösen készítsék el a siklóejtőernyős repülés előírásainak javaslatát.

A DHV és egy sor követője úgy tűnik, nem sokra tartja ezt a közös munkát. Egyébként a fentebb említett nem túl szép példák elő sem fordulnának.

De ki tudja, egyszer eljön az a nap is, amikor az elképzelhetetlen dolgok is megvalósulnak. Valahol a világban.

Miért ne történhetne meg ebben az esetben is így. Jelenleg az egyetértés jele sem látható.

Talán az idő segít. Meglátjuk...

Fordította: Mándoki Béla

J. Lanz: SIKLÓEJTŐERNYŐS–OKTATÓTANFOLYAM EJTŐERNYŐS OKTATÓKNAK

(Aero Revue 1987. No. 10.)

A Svájci Függetlenlázó Szövetség (SHV), mint az ejtőernyős repülés (siklóejtőernyős repülés) felügyeleti szerve, Verbier-ben speciális oktatótanfolyamot szervezett ejtőernyős oktatók számára. Kilenc ejtőernyős élt ezzel a lehetőséggel.

A tanfolyam kezdetén, mint a boxolók az első menetben, csak „kóstolgatták” egymást. A „ki-mit-tud”-ból érezhető volt, hogy a csak siklóejtőernyőzéssel foglalkozók és az ejtőernyős ugrók egymásról már jó sok dolgot tudtak.

A résztvevő ejtőernyősök többsége közvetlenül a tanfolyam előtt jelentkezett csak, s úgy az elméleti-, mint a gyakorlati felkészültségük széles skálán mozgott. Azonban a résztvevők lelkesedése, buzgalma hamarosan oda vezetett, hogy az indulási különbségek eltűntek. A tanfolyam példás megszervezése, együtt a résztvevők munkakészségével egy jó szórakozást jelentett végül.

Már a tanfolyam elején kiderült, hogy a kitűzött három nap éppen csak elegendő lesz, mert a módszertani-oktatási ismeretek területén ugyan elegendő felkészültséggel rendelkeztek a résztvevők, de a legújabb technikáról, az ejtőernyős ugrásnál szokatlan és ismeretlen felszállási módszerekről, a termik-repülésről minimális tudással bírtak.

Sajnos, a felmérés elég kinos eredményt mutatott, ezért az elméleti ismeretek felújítását meg kellett szervezni. A legfontosabb témák – mint az oktatás fokozatossága, oktatásszervezés, főbb hibák és vészhelyzetek, a szabályok, meteorológiai ismeretek kerültek átisméltésre, mert az alapismereteket a szakkönyvekből meg lehet tanulni, de az oktatási-kiképzési tapasztalatok, módszerek még nem olvashatók el. A legfontosabb dolgok ugyan közvetlenül a gyakorló lejtőn kerültek megbeszélésre, mégis állandósult az időhiány. Minden ugró végeredményében elsajátította az anyagot, azt a minimumot, ami a hegyről való lerepüléshez szükséges, s bebizonyosodott, hogy a „tanulás helyett jobb a próbálkozás” elv súlyos baleset forrása lehet. Ezért aztán fontos, hogy az ejtőernyős oktatók a siklórepülés előírásait is megismerjék és ezt a tudást adják tovább majd a tanulóknak. Az érvényes utasítások semmibevétele, az „ezt már tudom” hangoztatása nem lehet kiindulási alap. Ha viszont a két szakterület együttműködik, akkor kevésbé lesz problémás a további fejlődés. Ha az ejtőernyős repülők jól együttműködnek az ugrókkal, s megfelelő a tájékoztatás, akkor a „fekete” repülések száma lecsökken.

Néhány éven belül a siklóejtőernyős repülés kivált az ejtőernyőzésből és önálló, igényes aviatikai ággá vált. A fellendült „üzlet” ellenőrzést kívánt, s az SHV reagált a leggyorsabban, biztosította az ellenőrzési jogát az ejtőernyők felett is.

Az ejtőernyőzésért felelősek részéről a siklóejtőernyős repüléssel kapcsolatos állásfoglalás nem volt túl pozitív. Olyan kötelező biztosítás előírása, amely azonos az ejtőernyővel ugrókéval, abszurd követelménynek tűnik, különösen akkor, ha például a jól megbecsült szabadeső-specialisták tevékenységére gondolunk.

A siklóejtőernyő fejlődése két dolgot tesz nyilvánvalóvá. Az egyik az, hogy a növekvő létszámhoz a felügyelettel megbízott SHV munkájának eredménye. Igaz ugyan, hogy ez a megbízás – szemben az Aero Club-bal, az ejtőernyősök körében elbizonytalanodást okozott, de az SHV példás szerve-

zéssel felnőtt a feladathoz szervezetileg is. Másodszor, az ejtőernyős szakszolgálati engedéllyel rendelkezők átképzése semmi esetre sem értelmetlen, mert igaz ugyan, hogy a siklóejtőernyők kezelése tekintetében az ejtőernyős ugrók ismerete jó, de ez csak az átképzés alapja lehet. A siklóejtőernyős repülésből adódó ismeretek, mint például a start végrehajtásának megtanulása még korántsem elég a veszélytelen repüléshez.

Az ismeretek közül egyik sem olyan bonyolult, hogy nehézséget okozna a megértése, megtanulása, azonban bizonyos alapismeretekkel kell rendelkezni, ha nem akarja az ember, hogy kellemetlen meglepetések érvén. Egyedül a siklóejtőernyők különböző repülési tulajdonságai egy sereg veszélyes lehetőséget hordanak magukban. A nagyobb felület, a nagyobb állásszög, továbbá az a tény, hogy nem porózus F-111-es kupolaanyaggal, hanem légátneresztő anyaggal dolgozunk, igen kellemetlen dolgokkal jár. A nagyobb kupola igen kellemes, azonban például az átesésből való kijövet nem az ejtőernyősök által megszokott módon történik.

Az ejtőernyős ugróknak ezenkívül szükségük van egyéb ismeretekre is, mert szokatlan nekik a termik-repülés, a startterep kiválasztása a széljárások megismerése, optimális starttechnika, stb. Ilyen részletek sorozatából áll össze aztán az egész, s aki a mozaikköveket birtokolja, annak megalapozott a sikerre való törekvése. Csak a helyes képet kell összerakni... Aki viszont az egyes elemeket erőszakkal akarja a helyére tenni, az a kép összetörését kockáztatja – ezért segítsd a „fekete” repülések számának csökkentését!

Fordította: Mándoki Béla

B. Ottley: EMBER A HEGYEN

(Parachutist 1988. No. 1.)

Az ember, aki egész életében csak sízelt és a sívilágbajnokkal versenyzett – ő Peter Degerfeldt – 1976-ban ugrani kezdett, s később a svéd ejtőernyős-sí válogatott tagja lett. 1400 ugrással rendelkezett már és mint szabadeső fényképész egy újabb nagy feladatra vállalkozott.

Amikor a svéd Mt.Everest expedíció fényképészt keresett – annak eillenére, hogy nem volt még addig hegymászó gyakorlata – Degerfeldt lett javasolva egyedül az orvosi és pszichológiai vizsgálatok után 40 jelentkezőből. Végül aztán így csatlakozott ahhoz a 28 tagú csoporthoz, amely 1987. március 4-én Katmandu-ba indult, s a nagy kaland kezdetét vette.

A világ legmagasabb hegycsúcsán végzendő fényképezés mellett Degerfeldt azt gondolta ki, hogy megkísérli onnan az ejtőernyős leszállást is. Felhívta telefonon a GLIDE PATH ejtőernyőgyártó céget „lejtőrepülésre alkalmas” ejtőernyőért. Azt mondta, HA az ejtőernyő időben megérkezik és HA jók lesznek a feltételek a hegyen, akkor leugrik majd az ejtőernyővel.

A cég igent mondott, s a SUPER MANTA típusú ejtőernyő annak rendje-módja szerint meg is érkezett, de csaknem túl későn: pontosan 10 perccel a gépbeszállás előtt érkezett meg a stockholmi Arlanda repülőtérre amerikából a csomag.

– Sosem láttam azelőtt a felszerelést, vagy akár a kupolát, mielőtt kivettem volna a zsákból a hegyen. Tudom, hogy ez hátborzongatóan hangzik, de annyira elfoglaltak voltunk, hogy nem volt rá idő, amikor pedig nem voltunk elfoglaltak, akkor meg fáradtak voltunk...

Az első, alaptábornál, amely a csúcslábához közel, 5181 méter magasságban volt, kezdődött a felszerelés felvonzolása, ezzel segítve azt a két hegymászt, akik ki lettek választva a csúcs magmászásához. A társaság az előretolt táborhoz mászott fel, amely 20 kilométeres út után 6400 méteren volt – és Degerfeldt szerint, az egyetlen feljutási mód a „feltornászás” volt. Néhány yak cipelte addig a terheket, amíg ki nem dőltek azok is a végtelen gleccserek keresztezte úton.

Négyszer mászta meg ezt az utat Degerfeldt, s erről azt mondta: – Nem is tudom elhinni, hogy ezt megtettem. A szél 100–110 km/h sebességű volt csaknem állandóan, éjjel-nappal. Először, amikor

felmásztam, viharban kellett leereszkednem kötélben, s a csapat vezetője nagyon feldúlt volt, amikor megtudta, hogy ilyet még soha nem csináltam...

– Az első éjszakám az előretolt táborban úgy telt el, hogy nitroglicerines ampullákat pukkantgattam, miközben bőrig áztam és féltem az elalvástól, mert utána soha nem ébredtem volna fel. Sátor-társam pedig olyan keményen köhögött, hogy egy bordája el is törött. – És Degerfeldt egyre magasabbra mászott.

A viharok miatt, s azért, mert segíteni kellett a két mászót, akiknek sajnálatos módon nem sikerült a csúcsot mégsem meghódítani, 13 napot töltött el a 4. számú táborban 7010 méter magasságban (ebből egy napot 7620 méteren), dacolva a széllal, hideggel és félelemmel. Fantasztikus testtömegvesztése volt.

Amikor felismerték a mászók, hogy nem maradt idő harmadik kísérletre, Degerfeldt kérte a beleegyezésüket a soha nem próbált gyors visszatéréséhez. Így, miközben a csapat tagjai és a serpák összeszedték a felszerelést, megkezdődött Degerfeldt kalandja, amit így mond el:

– Megkértem az expedíció vezetőjét, hogy járuljon hozzá a lerepülésemhez (mivel már régóta fenn voltam), amibe bele is egyezett. „Ez az izé, valószínűleg a hasznodra válik” mondta, és szólt az egyik serpának, hogy segítsen, az egy kicsit megdöbbsent. Amikor ez a serpa találkozott egy lefelé haladó svédvel és megkérdezte: „Ki ez az ejtőernyős ember?“, a válasz hallatán, hogy ő Peter, a fényképész csak annyit mondott, hogy „Ez egy beteg ember!” és tovább mászott.

– Reggel elővettem az ejtőernyőmet, de aznap a szél olyan erős volt, hogy nem tudtam elindulni. Egy újabb éjszakát ottmaradtam. A következő reggel már jó volt az idő, kipakoltam az ejtőernyőt és megtudtam, milyen színű is a kupola... majd összeállítottam a kupolát a hevederzettel.

– Ugy tíz óra felé készen lettem az ejtőernyővel, megittam egy csomó vizet, az összes cuccomat beraktam a hátizsákba és elkezdtem kioktatni egyik svéd társamat és a serpát – akit Panemanak hívtak – arról, hogyan is képzelem el az ejtőernyővel való lerepülést a sziklafalról.

– Nem lehettünk a szikla csúcsán, mert az túl keskeny és túl meredek volt, le kellett ereszkedni kötélben előbb 10–20 métert. A serpa és a svéd Hans egy kötéllal rögzítette magát a meredek lejtőn, s egy másik fényképész, Klaus is ezt tette. Én úgy gondoltam, csak 2–3 métert kell majd futni, mert utána úgyis 75–80°-os lesz a lejtő.

– Mint mindig, amikor az ember valamit akar csinálni, Murphy-törvényei hatni kezdenek: úgy tűnt, egész nap egy fikarcnyi szél sem lesz. Ott álltunk, az ejtőernyőt fogták, de szél az nem fújt...

– A serpa dalokat zengve hívta a szél-istent, s úgy gondolom, vagy 30–40 percig várákoztunk. A felszerelésem kezdett nagyon nehézé válni, mert a hátizsák, mászóvasak, filmfelvevő készülék, mind rajtam volt. Végre, 40 perc múlva, úgy láttam, balról valami szél közeleg lentről. Ez egy indítási lehetőségem volt.

– Olyan izgatott voltam, hogy elfelejtettem szólni segítőknek, hogy megyek, így csak három-négy lépést tudtam tenni a mászóvasaimmal, miközben megpróbálták visszatartani az ejtőernyőmet – de nem tudták ... Így tehát az utolsó dolog, amit láttak, az az volt, hogy a hátamon csúszok le a 80°-os lejtőn, egy félig belobbant kupolával mögöttem. Így mentem vagy 5–6 másodpercet, ami nekik szörnyű hosszúnak tűnt, s mivel soha nem láttak még ejtőernyőt, azt hitték meghaltam, bekövetkezett az expedíció első balesete...

– Én még mindig a derekamon csúsztam a jégen lefelé, s meghúztam az irányítószinórokat, mint ha ki akarnák lebegtetni. Igazság szerint, néhány másodpercig fel sem fogtam, mekkora magasságban vagyok a talaj fölött, alig 100 méternyire a sziklafaltól. A serpa pedig csak ugrándozott és kiabált fenn: „Túlélte, sikerült, sikerült!” és a többiek is: „Hű, szép, hogy túlélte!”

Egész jó ereszkedésem volt vagy tíz percig, csak a szél volt kissé nagyobb annál, mint amire számítottam, így vagy 30 perces sétára volt szükség, hogy elérjem az alap-tábort. És ebben a legrémítőbb az egészhez képest az volt, hogy egyedül kellett végigyalogolni a gleccseren. Ugyanezt az utat a segítők hat óra alatt tették meg...

Mivel a gleccser teljesen kék és fehér, az ugró nem látta saját árnyékát, nem tudta a földetérési magasságot megbecsülni, de mégis sikerült egy talponmaradó földetérést produkálnia. Elmondta, hogy félt attól, hátha a szél elsodorja, ezért egy kést erősített a hevederére, de erre nem volt szüksége. Az összecsomagolás után sokáig ült a zsákon majd elindult a tábor felé...

A hegymászás fényképeit és az ugrás felvételeit eladták egy svéd kaland-magazinnak, az expedícióról pedig egy egyórás film készült, amit Degerfeldt forgatott – ezt 1987. október 1-jén mutatta be a svéd TV.

Újabb próbálkozás? Szeptemberben ugyanez a hegymászócsoport kérte a kínai kormány engedélyét egy 1992. évi kísérletre. Talán akkor már jobb lesz az idő. És Degerfeldt?

– Úgy érzem, a testem azt mondja „ne tedd”, de tudom, hogy menni fogok.

Fordította: Szuszékos M.

D. Emerson: A SZAKADÉK ÁTHIDALÁSA

(Parachutist 1987. No. 7.)

No, végül is sikerült! Befejezted a kiképzést, oktatód igazolta, hogy kikerültél a tanuló-státusból. Vettél egy láda sört, amit megosztottál barátaiddal – és nagynak érzed magad.

Mi legyen ezután? A sportra állj rá, vagy valami mással foglalkozz? Valamelyik nap keresel egy felszállást, amibe belekerülhetsz. A többiek egy FU alakzatot csinálnak, valószínűleg 8-as lesz. És ehhez a helyi menők elkezdik a toborzást.

Az ugrás szervezője körülnéz és elkezdi a szelektálást. Odamész hozzá közlöd, hogy a rendelkezésre állsz. Valami „hm-hm” félét dörmög – és az üres helyet nélküled tölti be. A „kiválasztottak” végigmennek a földi előkészítésen, begyakorolják, mit kell majd csinálni, beszélgetnek, nevetgélnek, élcelődnek egymással. Téged pedig egyszerűen kihagynak. Ezért csalódottnak, sértettnek, megbántottnak érzed magad – vagy akár haragosnak is.

Lazíts! Te „szakadékban” vagy! Mi is ez a szakadék? Ez az a valami, ami kizár téged a felszállásból és egészen addig kizár, amíg át nem kelsz a szakadékon. Ez a szakadék a te ejtőernyős tudásod, képességed és gyakorlottságod és a többiek képességei, tudása, gyakorlottsága között van.

Igen sokat tanultál már, amióta ejtőernyőzől, de igen keveset tudsz még az ejtőernyőzésről. A csoport szervezője nem azért hagyott ki, mert egy nyegle alak, hanem azért, mert figyelembe vette mindenki biztonságát – a tied is és a többiekét is.

A szakadék a képzettséged és az ugrás követelményei között éppenséggel túl nagy volt ekkor. Eből következett, hogy lenn maradtál a földön. Mit lehet most tenni?

Csak egy válasz létezik erre a kérdésre. Emeld fel az ismereteid, képességeid és ejtőernyős gyakorlottságod szintjét a menőkhöz. De hogyan?

Két módszer létezik, amivel ezt megteheted. Az egyik a „hagyományos”, amit időnként hosszú sétálásnak is nevezünk, míg a másik, korszerűbb és hídnak mondhatjuk.

A HAGYOMÁNYOS MÓDSZER

Ennek a hosszadalmas sétálgatásnak egy szabálya van: végezz annyi ugrást, amennyit csak bírsz, bárkivel ugorhatsz, bárhogyan ugorhatsz, csak a lehető leghamarabb a legtöbbet.

Ennek számos előnye létezik. Először is, roppant nagy ugrásszámra tehetsz szert. Ez nagyon fontos a képességek elsődleges számbavételénél. Miközben az ugrásszám és a képesség nem függ össze szükségszerűen, az ugrásszám alapján egy ideig lehet nyüzsögni.

Másodszor, a közben kapott leckék tapasztalatot fognak adni – megtanuljuk, hogy a tapasztalat a legjobb tanár – igaz?

Harmadszor ez a módszer nemcsak a személyes tanulási hajlamunkat szolgálja, hanem megmutatja azt a hajlamunkat, amely szükséges a sportban: kitartást, elszántságot.

Végülis, így a helyzetünk, megítélésünk az ugróterületen tökéletesedik, olyan fickók leszünk, aki megpróbálja a legkeményebb dolgokat is, olyan, aki mindenki másnál több ugrást hajt végre, akinek leggyorsabban telik be az ugrókönyve. Szóval kezdesz kitűnni – látható vagy. Azonban ennek a hosszú sétának vannak bizonyos hátrányai is. Nézzük sorba.

Ez a módszer nagyon hosszú időt igényel, ezt számításba kell venni. Hiszen, ha egy hibát elkövetsz, vissza kell menni és újra kezdeni a dolgokat előlről, míg végül sikerül helyesen végrehajtani. Ez nemcsak időt, sok erőfeszítést is igényel, könnyen eredményez csüggedést, reményvesztést. De költséges is, mert minden egyes ugrás pénzbe kerül. Tehát, minél több ugrást fordítasz egy probléma megoldására, annál többet költesz.

A másik nagy probléma az, hogy nagyon igénybe veszi a testet és a lelket. Ha továbbra is olyan emberekkel találkozunk a levegőben, akik egy kicsit többet tudnak mint mi, (vagy még rosszabb: ha kevesebbet tudnak nálunk!) akkor elkerülhetetlen a kisebb-nagyobb probléma, például az alakzat tölcésesedése, a „fáltörő” bekötés, az akaratlan rodeók, a váratlan összeütközések, és ezek nemcsak fizikailag vesznek igénybe, hanem az állandó hiba, probléma nagyon nagy mértékben lecsökkenti a lelkesedést.

Végül, de nem utolsó sorban, ez a tanulás felügyelet nélkül, egy sor rossz szokás elsajátítását eredményezi, amelyektől később nagyon nehéz lesz megszabadulni.

Szerencsére, létezik másik módszer is, ami rendelkezésünkre áll. Ennek lényege az, hogy szakadékba való lemászás és a másik oldalán való kimászás helyett egy „hidat” teremtsz az „áthaladáshoz”. Öt alapvető szabálya van ennek a „hidépítésnek”, ha követjük, hamarabb, kevesebb költséggel jutunk el a kívánt oldalra, miközben jóval nagyobb ismeretanyagot és tudást nyerünk – kevés problémával, jó szórakozás közben!

1. A helyes viselkedés szabálya

Egy tanulásrakész viselkedési formát kell felvennünk, hogy gyorsabban tudjunk tanulni. Vegyük tudomásul, hogy madárfiókák vagyunk, jó alapokkal rendelkezünk ahhoz, hogy repülési tudásunk kiteljesedjen. Minden ugrást elemezni kell, saját magunknak is. El kell gondolkodni az ugrásokról. Vegyél számításba minden olyan testhelyzetet, amit fel kell majd venni, gondold el az egész ugrást elejétől végéig, a földi gyakorlástól a földetérésig. Legyél önkritikus az ugrás után. Becsületesen mérd fel a saját teljesítményedet, ne másokkal foglalkozz, sőt szándékosan hallgass. Mindaddig tartsd csukva a szádat, amíg nem kérdezel. Soha ne mentegetőzz – ilyen nincs! Vagy elvégezted a feladatodat, vagy nem. Ha elvégezted, örülj neki, ha nem, akkor tudd meg miért nem sikerült.

A tanulási vágyban legyél agresszív – de ne utálatos. Az ugrások szünetében sétálj oda egy helyi menőhöz és kérd a segítségét. Mert társaid amennyire kelletlenkednek veled együtt ugrani, annál inkább vállalkoznak segíteni megoldani a problémákat – ha valaki tanulni akar. Ha te mész el hozzájuk akkor vigyázz arra, nekik kevés okuk legyen téged megkeresni.

2. Elemezz minden ugrást

Mivel egyedüli problémád a tanulás, minden egyes ugrás tanít, tapasztalatot ad. Az ön-elemzésen keresztül tudod felismerni azokat a területeket, amelyeken gyenge vagy. Próbáld meg úgy összeállítani minden egyes ugrásodat, hogy az felölelje a gyengeségeid egyikét. Ha problémád van a gépelhagyással, akkor próbáld meg azt elérni, hogy az ugrásszervező abba a részbe tegyen be, amellyel nehézségeid vannak. Ha nem tudsz szabadesés közben „lecsapni”, hajtsál végre néhány ugrást késlekedő gépelhagyással és próbáld meg újra és újra. Bármit, amit tökéletesíteni akarsz, szinte minden egyes ugrásnál eleme lehet a feladatnak. Ne pazarolj időt a bonyolult ugrásokra. Ha azok nem sikerülnek, csak nehezítik a helyzetet.

Maradj meg a kis alakzatoknál: 2–3–4 személyeseknél. A kisebb alakzatokkal többet lehet tanulni, mert kevesebbet kell látni, kevesebbre kell emlékezni és kisebb a lehetősége annak is, hogy más hibája miatt romlik el az ugrás és ezt a hibát valaki fel is ismerje.

3. Ugorj jobb ejtőernyősökkel

A tudatlan nem tudja a másik tudatlant megtanítani. Légy biztos abban, hogy legalább egy valaki van minden egyes ugrásodnál, aki jobb nálad. Ha meghívnak egy csoportba és a csoport tagjait úgy ismered, hogy nálad kevesebb tudásúak, csak az idődet és a pénzedet pazarlod, ha elmész velük. Mindig akad valaki, aki nálad többet tud, találj meg ezeket és velük ugorj. Ha nem jön össze a dolog, kérjél, udvarolj – ha nem sikerül, akkor ajánld fel, hogy kifizeted az ugrásukat!

Kerítsd elő a legjobb, legtapasztaltabb ugrót az ugrásod megszervezéséhez. Mondd el neki, mit is szeretnél megcsinálni. Kérd meg, tartsa rajtad a szemét, hogy segíteni tudjon majd kijavítani a problémákat. És az ugrás után hallgass! Gondolkozz el azon, mit is mondott, gondold át újra az ugrást – kutasd a problémák megoldása után.

Mindenek felett, a legfontosabb, ha már túl vagy az ugrás utáni megbeszélésen, köszönd meg az erőfeszítést és a segítséget. Köszönd meg akkor is, ha azt mondja, hogy te vagy a legnagyobb varangyosbéka, akit a levegőben látott.

4. Gondolkozz. Olvass. Beszélj az ejtőernyőzésről

Az ugrások között csak eggyel foglalkozzunk: beszéljünk az ejtőernyőzésről. Forduljunk a menőkhöz, tegyük fel nekik különleges kérdéseket. Ne raboljuk az idejüket, de mindaddig hallgassuk, amíg beszélni kíván. Gondolkozzunk el afelől, mit és miért mondott. Értelmes és hasznos volt-e számunkra? Ha nem tűnik annak, gondolkozzunk el. Ha így sem jövünk rá, kérdezzük meg újra.

Amikor lefekszel aludni, gondolj vissza az ugrásodra, amiben résztvettél. Emlékezz, mit éreztél? Mit csináltál? Mi volt az eredmény? Mit vártál? Ha nem jött be, amit terveztél, hogyan korrigáltad?

Előre el kell gondolni mindazt, amit csinálni fogunk. Később, egy idő múlva ez már automatikussá válik és ez hasznos lesz a számunkra.

5. Keressünk egy tanácsadót

Ha ezt is megteszed, jól fogsz fejlődni, eredményeid figyelemre méltóak lesznek. Találsz majd olyan menőket, akik nem egy napig fogják magyarázni, hogyan volt a legutóbbi ugrásodnál. Csak az információk egy kis részét mondják el – de rájössz arra, hogy ezek nem is olyan menők, csak egyszerűen jobbak nálad az ejtőernyőzésben.

Kutasd fel azt a tapasztalt ejtőernyőst, akitől a legjobb eligazítást kaphatod meg és beszélj vele. Kérd meg, hogy tanítson meg valamire. Ha egyszer a „szárnyai” alá vett, megtaláltad a tanácsadót. Jobban fog tudni irányítani a fejlődésedben, mintsem ezt elképzeled. Soha ne sűrgesd a tanácsadót. Olyan ugrásba fog belevinni úgyis, amibe magadtól nem tudnál bekapcsolódni. Ilyenkor a legjobb oldaladat mutasd: ha összeszeded magad, zavarba hozod, de a felindultságát csendben és alázatosan fogadd. Ha megszégyenít, ne ágálj ellene, hiszen kaphatsz másik lehetőséget a hiba kijavítására. Ha jó voltál, akkor köszönd meg neki, hogy belevitt az ugrásba és hagyd, hogy a saját érdemének tudja be azt.

A szakadék mindig létezik, mert a tanulási görbe olyan, hogy akárhova jutunk, mindig van előttünk valami. Most már, hogy nem vagy hivatalosan kezdő, nagyon megváltozott az ejtőernyős-életed. Nagy a változás mindaddig, amíg nem szerzel elegendő mennyiségű tapasztalatot. Most már nincs melletted az oktatód, aki irányít és fogja a kezedet, amikor szükséged van rá. Kiestél a védő-hálóból és a szakadék egyik oldalán állsz, s a túloldalt figyeled. Neked kell áthidalnod a szakadékodat. Nincs senki, aki helyetted megteszi.

Fordította: Szuszékos M.

R.Nelson: ÁRVAGYEREKEK NEVELÉSÉN TÚL

(Parachutist 1987. No. 3.)

Ha az ejtőernyős sport rohamos fejlődését figyeljük, akkor feltétlenül el kell csodálkoznunk azon, miért nem elterjedtebb annál, amilyen.

Nagy átalakulás kezdődött, amikor a körkupoláról áttértünk a légcellás ejtőernyőkre, majd amikor a tandem-elrendezés kiszorította a hagyományos ejtőernyőtokokat. Videos oktatást alkalmaznak az első ugrást megelőző kiképzésről a felgyorsított szabadeső kiképzés ugrás utáni értékeléséig, s egyre jobb repülőgépek állnak rendelkezésre, divatossá és népszerűvé válnak a legkisebb ugróterületek is. Számos, 100 fő feletti szabadeső alakzat lett megépítve már, s a nemzeti válogatottak szabadeső teljesítményeit már csak videos lassítással lehet elbírálni.

Ugyanúgy fejlődnek az egyéni teljesítmények, mint a csapatteljesítmények, de a sport foglalkoztatott létszáma stagnál. Minden ugróterületen tapasztalható a jövés-menés, de a létszám nem nő összességében, csak egyik ugróhelyről a másikra vándorol a létszámnövekedés.

Mi mindnyájan igen megelégedettek, nyugodtak vagyunk. Gondoljunk csak bele – vagy még jobb, ha „elbeszélgetünk” magunkkal. Új barátokra teszünk mindig szert, néhány kezdőt „felemelünk” magunkkal, s repülünk akár a madár...

Miért mondják azt, hogy a sportunk „hirneve” csak az elhunyt barátainkról szóló újsághireken alapul?

Szükséges megkezdeni új ejtőernyősök bevonását, megmutatni mindenkinek sportunk pozitív oldalait, hiszen a legtöbb tanuló a képzésének kezdetén annyira el van foglalva a sportunk kihívásaival, hogy észre sem veszi a szépséget. Ezek az emberek minél tovább maradnak a földön, annál inkább felszedik a sport negatív jelenségeit, s minél szórakoztatóbb nekik az ejtőernyőzés, annál inkább fennmarad az érdeklődésük.

Azért, hogy sportunkat felemeljük a jelenlegi szintjéről, szabványosítani kellene a kiképzési tematikát. Ezt a repülősök már megtették és jól bevált. Az emberek az egyénre szóló figyelemért hajlandóak fizetni, s minél több oktató kapcsolódik be, annál több energia áramlik be a sportba. Az ugróterületeken nemcsak a kezdőkiképzéssel kell foglalkozni, mert néhány ugrással senki sem tud alapos tudást szerezni. Ha az alapképzés után az oktató már más, új kezdővel foglalkozik, akkor tulajdonképpen elveszítik azt, aki már egy bizonyos szintre eljutott. Egy ugróterületen mindig szükség van arra, hogy az összes képzettségi szintnek megfelelő oktatás legyen, mert így mindig látható az ugró célja. Ezzel szemben, jelenleg egy jó kezdés után „senki földje” következik: ezért tartunk ott, ahol tartunk.

Ha a kezdőnek az első stabil zuhanása, vagy a felgyorsított szabadeső tanfolyama befejezése után új célokat, feladatokat tudunk mutatni, akkor az elért teljesítményének elismerésén túl többet adunk neki, mert megtartjuk az ejtőernyőzésben.

A kezdőkiképzés után az oktatásnak új típusúnak kell lennie, úgynevezett „leülős” típusúnak. Feltétlenül tartalmazza az oktatás azt, hogyan kerüljük el a sérülést, milyen a felszerelés pontos felépítése, s milyen elemi testhelyzetek vannak szabadesés közben. El kell magyarázni a legkorszerűbb kupolák irányítási technikáit is – ezzel aztán az ugró készen áll az új kalandokra.

Ha a kezdők más ugrókkal együtt vannak, akkor az szélesebbkörű tapasztalatot, biztonságot jelent a számukra, s nem utolsó sorban olyanokkal találkozik, akikkel össze tudja magát hasonlítani. Eközben még a tapasztaltabb ugrók közreműködése is segít, nyugodtabbá teszi a kezdőket, egyszerűbbé válik az „akadályok” leküzdése számukra.

Ha a tanuló státuson túl van az ejtőernyős, akkor célszerű egy választási lehetőséget felkínálni. Az egyik további oktatási lehetőség a „magánórás”, amely keretén belül egy oktató egy növendékkel foglalkozik és úgy tűzi ki, valósítja meg az oktatási célt. Ez a lehetőség költséges, mert a kvalifikált oktatót egy tanulónak kell megfizetnie. A másik, kevésbé költséges lehetőség, tipikusabb, jobban igazodik az USPA tematikához, de olyan szoros felügyelet alatt, amennyire csak lehetséges.

Ennek az oktatási terjedelme legalább 20–25 kéziközléses ugrást igényel, amelynek során a növendék elsajátítja a testének irányítására vonatkozó alapismereteket. Ez nagyon fontos a formaugráshoz is, mert ha az alapokat jól elsajátította az ugró, akkor képes lesz mozogni is a levegőben és pontosan függőlegesen is zuhanni. Az ugrások után az oktatást a földön is folytatni kell, megalapozott barátságnak, bajtársiasságnak kell kialakulnia, amely nemcsak külsődleges, hanem valódi, belső tartalommal rendelkezik. És nem utolsó sorban, ebbe a szakaszba kell esni az USPA „A” minősítésének megszerzése és a hajtogatás megtanulása.

A képzés következő szakasza lehetne az FU megtanulása, a négyes alakzatig, ez az ejtőernyős-ugró gyakorlottságát növeli. Formálisan ez a szakasz egy meghatározott ismeretig, tudásig kell hogy tartson, azon túl pedig már megalapozottan lehet bonyolultabb feladatokat végezni.

Gyakorlatilag, minden ugróterületen rendelkezésre áll a kiképzési program, amely a kezdőtől a „szakemberig” tart, s ezeket a programokat kellene tagolni, különböző oktatási célok kitűzésével, szakaszonként történő oktatás céljából. Ekkor a tanulónak a kezébe lehet adni egy oktatási irányvonalat, amely tartalmazza az általa végrehajtandó feladatok, ugrások listáját.

Ezzel kapcsolatban minden egyes ugróterület üzemeltető kidolgozhatja a feladatok és egyes változások költségeit, a szolgáltatásokat, annak érdekében, hogy vonzerőt biztosíthassanak a kvalifikáltabb ugróknak, érdekeltek legyenek az oktatásban.

Ha pedig sikerül az érdeklődést felkelteni a magasabb sportteljesítmények irányába, akkor nem szabad meglepődni a sportbeli létszám növekedésével, nekünk magunknak kell biztosítanunk azt, hogy a sport tovább fejlődjön, haladjon.

Az ejtőernyőzésnek meg kell tartania azt a kalandot, szórakozást, amit jelent. Ezért nem szabad elhanyagolni az érdeklődőkkel való foglalkozást – egy olyan új ejtőernyős ugró-generációt kell kinevelni, akik csak azt látják, hogy a tapasztalt ugrók barátságosak, segítőkészek irányukba. Az üzemeltetők ne úgy engedjék útra a sportban az ejtőernyős ugrókat, hogy nem adtak nekik iránymutatást, merre fejlődjenek, mert az első ugrásokon túli ugrások is potenciálisan üzletet jelentenek nekik.

Semmi sem ingyenes. Nincs alku! Ha a jelenlegi szinten és módszereknél maradunk, az egyértelműen hátralépést jelent. Szükség van arra, hogy ötleteinket együtt valósítsuk meg, szélesítve a kiképzési programot. Ha azt akarjuk, hogy a sportunk és ugróterületünk fejlődjön, akkor sok munkát és erőfeszítést kell tenni a kitűzött cél eléréséhez.

Az ejtőernyőzés fejlődésére igaz: **ADDIG NINCSENEK HATÁROK, AMÍG FEL NEM ÁLLÍTTUNK EGYET!**

Fordította: Szuszékos M.

S. Hallock: FELKÉSZÜLÉS AZ USPA AFF MINŐSÍTŐ TANFOLYAMÁRA (*Parachutist 1987. No. 7.*)

Az USPA AFF (felgyorsított szabadeső kiképzési program) jogosító tanfolyam elég bonyolultan lett megszervezve, hogy biztosítva legyen a megkövetelt gyakorlottság a kezdők kiképzéséhez. Ha ezen a tanfolyamon részt vesz, feltétlenül érzel feszültséget, nyomást – de ez önként vállalt feladat. És nem is megvalósíthatatlanok.

A tanfolyamon való részvétel előtt be kell bizonyítani, hogy képes vagy az oktatásra (úgy kell egy tárgyat elmagyarázni másoknak, hogy meg is értse azt), van megfelelő gyakorlatod a levegőben, széleskörűen ismered az ejtőernyőzést.

Most néhány olyan ötletet mutatunk be, amit öt éves tapasztalattal szereztünk, amelyek értékek lehetnek egy ilyen tanfolyamon is.

- Használd ki a tanfolyam oktatóit. Ők örömmel átadják az ismeretüket, amikor csak kéri tőlük. Kérd a véleményüket akkor is, amikor nem értékelnek részletesen, hiszen a feladatuk a kvalifikált személyek minősítése.
- Ismerd meg a tanfolyam teljes anyagát már a tanfolyam előtt. Koncentrálj mindig a következő oktatási szintre.
- A „tanuló”, akit a tanfolyamon ki fogsz „képezni”, az lesz a te értékelőd, őt készíted fel a földön. Ez egy jó módszer a tanuló megismerésének megtanulására, a kérdésekre való felkészülésre.
- Az ugróterületen már a „forgatókönyv” szerint olyan tanuló lesz, akit nem ismersz, akit nem te képezték ki, de a te feladatod az, hogy felmérj a tudását és pótolj azt ki a szükséges mértékben. Legyél annak a tudatában, ha nem tanítod meg helyesen megtanítani, vagy értékelni a tanulódat, akkor valószínűleg rossz lesz a te eredményed is.
- A földi kiképzésnél légy realisztikus. Például, ha egy eleresztett ugrásnál a hátracsúszásról szólsz, akkor adjál képet arról a tanulónak, mit is szeretnél látni. Próbálj meg olyan helyzeteket beállítani, amelyek a tanulónak szemléletesek, megközelítik a valóságot. Bátran alkalmazd a kiképzéshez segédeszközöket, mert a szimulált állapotok a leghatékonyabbak az oktatásnál.
- Ha lehet, „leselkedj” néhány AFF ugrásnál, mert ez segít a felkészülésben. Beszélj az AFF oktatókkal a tapasztalataikról.

Az előbb szó volt a megfelelő gyakorlottságról. Mit is takar ez? Már volt alkalmam látni akár 350 ugrásos embert „átcikázni” egy AFF oktatói tanfolyamon, és láttam 2000 ugrásos oktatót leégni.

Tehát mi is az a gyakorlottság? Képes legyél a gépelhagyás megfelelő indítására, tudjál repülni egy érintés nélküli alakzatban, sőt igen kiváló lenne, ha megcsípnéd az ugróterületed egyik fiatal, fejlődőképes titánját és megtanítanád néhány FU dologra. Ez mindkettőtöknek nagyon hasznos lenne.

Tehát:

- Soha ne tételezz fel semmit!
- Mindig a helyedre repülj, se nem túl, se nem elé. Feltétlenül beszélj meg társugróiddal a helyedet, de ne csak azt keresd, mert különben el fogsz csodálkozni. Lazítsd el magad a gépelhagyás előtt, ugyanúgy, mint a versenyen teszed. Amit az értékelőtől fogsz látni, az nem az AFF általános normája. Ezért egyes minősítő ugrások kellemesek lesznek, míg mások kemények, de arra mindig vigyázz, hogy a tanuló szeme előtt maradj.
- Állj készen arra, hogy a minősítéssel együttjáró kötelezettségeket is elfogadd, mert minden előírásnál roppant nagy a felelősséged morálisan a növendékeddel szemben. De jókora elég-tételedd is lesz azzal, hogy látod, a tanuló hogyan válik szenvedélyes ugróvá.

Ezek a tábor alap gondolatai, s ha valaki ezt elfogadja, végrehajtja, annak a hasznára fog válni.

Fordította: Szuszékos M.

EJTŐERNYŐS UGRÁS BASEBALL PROFI MÉRKŐZÉSEKEN

(Parachutist 1987. No. 6., No. 7.)

Az USPA vezetése, a következő levelet küldte, a baseball profi mérkőzéseken végrehajtásra kerülő bemutató ugrások visszaállítása érdekében a Baseball Szövetség vezetőjének és a profi liga elnökének:

Mint a 17 000 tagot számláló USPA elnöke, azon ügyben fordulok Önhöz levelemmel, amely azal a sajnálatos esettel kapcsolatos, ami tavaly ősszel történt az októberi mérkőzések közben: játék közben egy személy ejtőernyővel szállt le a pályán.

Sajnos, szervezetünk időnként kénytelen elszenvedni olyan emberek cselekedeteinek következményeit, akik csak látszólag sportejtőernyősök.

Bár M. Sergio (akivel szemben New York város gondatlan veszélyeztetés, magánterület megsértése, bűnös, felelőtlen viselkedés miatt jogilag fellépett) alkalmanként sportejtőernyősként tevékenykedik, de mindezideig nem sikerült megállapítani, hogyan is hajtotta végre ezt a felelőtlen tettet. Sajnos, pontosan ez a neve a cselekedetének: felelőtlen tett, s semmivel sem más, mint azé a két felelőtlen, feltűnni vágyó „veszélykeresőké”, akik az Empire State Building tetejéről ugrottak le és értek földet ejtőernyővel a forgalmas New York-i utcán.

Azonban a szabadesésnek ejtőernyővel való lefékezése éppen úgy nem ejtőernyős sport, mint ahogyan egy a háton viselt ejtőernyővel végrehajtott bankrablás sem lenne az.

Nyomatékosan kérem Önt az USPA és sok ezer hivatásos, bemutató ugrásokkal foglalkozó ejtőernyős nevében, hogy ne azon esemény alapján döntsön, amit egy meggondolatlan, felelőtlen, vakmerő személy követett el, amivel tönkretette a ténylegesen hivatásos ejtőernyősök jóhírét.

Az Amerikai Hadsereg ejtőernyős csapata évek óta a nézők millióinak szerez izgalmas élményt a világon. A katonák civil partnerei a bemutató csapatok ugyancsak milliókat kápráztatnak el egyes eseményeken (bevásárlóközpontok, vásárok, stb. megnyitásokor) és sportversenyeken. Ezeket a hivatásos bemutató-ejtőernyősöket nem lehet és nem is szabad kizárni a stadionokból azért, mert egy egyén felelőtlenül úgy döntött, hogy a saját feje után megy.

A hivatásos ejtőernyősök nevében kérem Önt, hogy ezt a tavalyi incidenst tekintse annak, ami volt: olyan felelőtlen és meggondolatlan cselekedetnek, amelynek semmi köze nincs az igazi sportejtőernyőzéshez.

Kérem Önt, hogy továbbra is vegyék igénybe a bemutató ejtőernyősök tudását és hozzáértését az Önök ligájának játékaiban.

L. Bagley
USPA Elnöke

KEDVES BAGLEY UR!

Köszönöm az USPA-val foglalkozó kedves levelét. Bár én magam igen nagyon tiszteltem az Önök bemutató ejtőernyőseinek képességeit, de nem változtathatom meg azt a szigorú Liga szabályt, amely megtiltja az ejtőernyősök földetérését a baseball stadionok szűk és zsúfolt területein.

Tudom, hogy ez Önnek csalódást fog okozni, de ezzel a kérdéssel kapcsolatban igen szilárd a meggyőződésem, s a kérésnek nem tudok eleget tenni.

Őszinte híve:
A.B. Giamatti elnök

Hathónapos büntetésből három hét letöltése után M.Sergio-t szabadlára helyezték, holott nem közölte pilótájának nevét. Sergio-t azt követően börtönözték be, hogy illegális (engedély nélküli) ejtőernyős ugrást hajtott végre az elmúlt évben a Baseball Liga bajnoki döntőjekor, a stadionba. Szabadlára helyezését a Légügyi Hatóság vezetőjének javaslatára hajtották végre, aki azt mondta: „Ugy tűnt, semmiféle hasznos célt nem fog szolgálni további szankciók eröltetése...”

Fordította: Szuszékos M.

R. Liland: A TROLLENVEGGEN-RŐL TILOS AZ UGRÁS!

(Skydiver Magazin 1986. No. 10.)

Kétéves vita és tanakodás után a norvég kormány döntött a Trollenveggen-ről való ugrások tilalmáról. Ennek a döntésnek az alapja egy ausztráliai ugró halála volt, aki a Trollenveggen-ről való leugrása során haláloskimenetelű balesetet szenvedett.

A norvég újságok szerint: „A szikláról való leugrások, valamint Trollenveggen körzetébe ejtőernyő beszállítása tilos!”

A szikla legprominensebb áldozata az Egyesült Államokbeli Carl Boenish. A norvégek szerint, a hegyről való ugrások tilalmát tulajdonképpen az indította el, hogy a Trollenveggen masszívumról ugró Boenish életét veszítette. Boenish, néhány másodperccel azután, hogy a Stabben-ről leugrott – ahonnan egyébként nem szoktak ugrani – hozzáért egy kiálló sziklához és még a helyszínen meghalt. Akkor még nem vállalkozott a norvég kormány a döntésre, mert a norvég ejtőernyős Szövetség kilátásba helyezte azon tagjainak kizárását a szervezetből, akikről bebizonyosodik, hogy ugrottak a Trollenveggen-ről. Ezt a legtöbb norvég ejtőernyős ugró figyelembe vette, mert attól is tartottak, hogy a „hegyi” ugrások betiltása a „szokásos” ejtőernyőzés korlátozását is jelenthetné. Nem sokkal korábban, amikor egy francia és egy NSZK-beli ejtőernyős szerencsétlen ugrása nagy mentőakciót tett szükségessé Trollenveggen, akkor eldöntötte a kormány, hogy ilyen akciók költségét az ejtőernyősökre terheli.

Tavaly nyáron, amikor két tapasztalatlan skandináv ugró a Trollenveggen-ről leugorva meghalt, még volt némi elnézés. Most már a segédkezést is büntetik. Aki például egy ugrónak leugrásra alkalmas helyet mutat, vagy csak segít az ugrófelszerelés szállításában, megbüntethető. Egyébként, ha valakit szabálysértésen fognak, annak elkobozzák a felszerelését.

Fordította: Mándoki Béla

AZ USPA PRO BESOROLÁSA SEGÍTI AZ FAA-t

(Parachutist 1987. No. 7.)

Több, mint 500 PRO (Hivatásos Bemutató Ejtőernyős) jogosítást adott ki eddig az USPA, mióta megegyezett az FAA-val (Légügyi Hatósággal) 1983. szeptemberében. (L. Ejtőernyős Tájékoztató 1985. évi 3. számában megjelent, Hivatásos bemutató ejtőernyős c. cikket.)

Bemutató ugráson résztvevő ugrónak nem feltétlen követelmény a PRO jogosítás, ezt feltételként az FAA részéről csak akkor állítják, ha második kategóriájú bemutató ugrásra kerül sor. Azaz, ha az ugróknak embertömeg feletti területen kell elhagyniuk a gépet, vagy annak körzetében. A PRO jogosítással engedélyezett a végső megközelítés és földetérés végrehajtása a nézőkhöz közelebb, valamint az olyan szűk területre való földetérés, amit egyébként tiltanak a szabályok.

Miért is kell bárkinek a PRO jogosítás? Nos, sokkal valószínűbb, hogy egy olyan ugrás, amelyért fizetnek, már PRO besorolással hajtható csak végre. Tehát, ha pénzt szeretnél látni a bemutató ugrásodért, akkor PRO besorolással valószínűleg több helyed lesz az ugrásnál. Ugyancsak a PRO jogosítás segítségével könnyebben kapható az FAA-tól ugrásengedély, mint anélkül.

Azok az ugrók, akik maguk, vagy csapatuk érdekében bemutató ugrásokkal foglalkoznak, tudják, hogy a PRO jogosítás igen hatékony eszköz a tudásuk megfizettetéséhez. Nyilvánvalóan, egyenlő versenyfeltételek között, azt az ugrót bízzák meg bemutató ugrással, akinek van PRO jogosítása és nem azt, aki ezzel nem bír, mert általában a jogosítást úgy értelmezik, mint a szakértelem igazolását.

A tapasztalt ejtőernyős ugrók számára a PRO minősítéshez szükséges célbaugró ismeret nem jelent problémát. Mik is a feltételek? A jelentkező rendelkezzen USPA D minősítéssel, legalább 350 légcellás ejtőernyős ugrással, s előre bejelentve érjen földet legalább 10 alkalommal 10 méter átmérőjű körben, miközben talpon marad.

Ezen túl, a pályázónak írásbeli vizsgát is kell tennie. A PRO jogosítással megengedett folyamatos érvényesség esetén:

- a nézőktől 5 méterre, vagy attól távolabb való földetérés,
- földön álló személyek felett 15 méteres magasságig a megközelítés végrehajtása,
- 464,5 m²-es (21,5x21,5 m-es) földetérési terület négy ugró számára. (Ehhez ugrónként 74 m² (8,6x8,6 m) területet kell hozzászámolni, ha az ugrók földetérése egymás után 30 másodpercen belül van),
- nem ugróterületen való földetérésnél a legközelebbi akadálytól legalább 25 méterre szabad földetérni, miközben az ugrók és a nézők között legalább 15 méter a távolság,
- a megengedett legnagyobb szélesség 6,67 m/s lehet.

A bemutató ugrásokat minden esetben az FAA-val kell jóváhagyni és a jóváhagyás feltétele – különösen kisméretű ugróterület esetén – egy olyan terület kijelölése, amit vészhelyzetben (tartalék-ejtőernyő nyitásánál, stb.) el lehet érni a biztonságos földetérés érdekében.

Fordította: Szuszékos M

L.K. Bagley: AZ EJTŐERNYŐZÉS IS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG (Parachutist 1987. No. 6.)

Jelenleg, magánterületen lévő ugróközrökben vagyunk kénytelenek ugrani. Hányszor volt ez a válaszuk, amikor azt kérdezték, hogy hol szoktunk ugrani? És sajnos, túl sokszor ez a válasz – és egyre inkább ez is lesz.

Az elmúlt év január elsején az USPA oktatási igazgatója tárgyalt az FAA (Légügyi hatóság) washingtoni központjában arról, amit az USPA ejtőernyősei egyre inkább problémának tartanak.

Az FAA masszív, 165 oldalas utasítása írja elő, hogyan kell az államilag finanszírozott repülőtereket üzemeltetni. Ezt a dokumentumot most javítják. Az utasítás kimondja, hogy az állami költségvetéssel kialakított, kifejlesztett repülőtereket, berendezéseiket, valamint szolgáltatásaikat mindenkinek, megkülönböztetés nélkül, tisztességes és ésszerű feltételekkel rendelkezésére kell bocsátani.

Ez így nagyon szépen hangzik, különösen pedig az FAA repülőtéri hivatalának 1978. szeptember 19-én kelt, a programját ismertető levél olvasásakor.

Ez a levél, amely a repülőterekre vonatkozó utasítás végrehajtásáról szól, azt írja, hogy a repülőtereken szükségessé válhat az ejtőernyőzéssel kapcsolatban valamiféle ésszerű korlátozást bevezetni. Ilyen például a következő:

- meg kell kívánni az ejtőernyősöktől, hogy legyen általános felelősségbiztosításuk, amely ésszerű és nem igazságtalanul megkülönböztető jellegű a repülőteret használókhoz és más ugrókhoz viszonyítva,
- kijelentik, hogy a repülőtér tulajdonosa számára nem kötelező engedélyezni az ejtőernyős tevékenységet – ha az a véleménye szerint biztonsági kockázattal jár...

Az USPA képviselője ezzel kapcsolatban rámutatott arra, hogy az FAA rendelkezése felismeri – amit a legtöbb ejtőernyős már tud –, hogy a legtöbb repülőtér tulajdonosnak nincs megfelelő útmutatása értelmes előírások, feltételek kialakításához. Sikerült elmagyarázni, hogy a repülési sporttevékenységet érintő ilyen gondok csaknem lehetetlenné teszik az ugróterületre biztosítást kötni. Az aggó dalmainkat a légügyi hatóság képviselője jóhiszeműen elfogadta és felkérte az USPA-t, hogy nyújtsa be észrevételeit az utasítással kapcsolatban, lehetőleg még a végleges új szövegezés előtt. Elmondta továbbá azt is, mit kell csinálni az ejtőernyősöknek, ha nem kapnak engedélyt a repülőtéren való ugrásra, úgy érzik, nem tartják be velük szemben a hatósági szabályokat. E teendők a következők:

1. Fel kell venni a kapcsolatot az FAA körzeti repülőtéri irodájával és ott elő kell adni a panasz

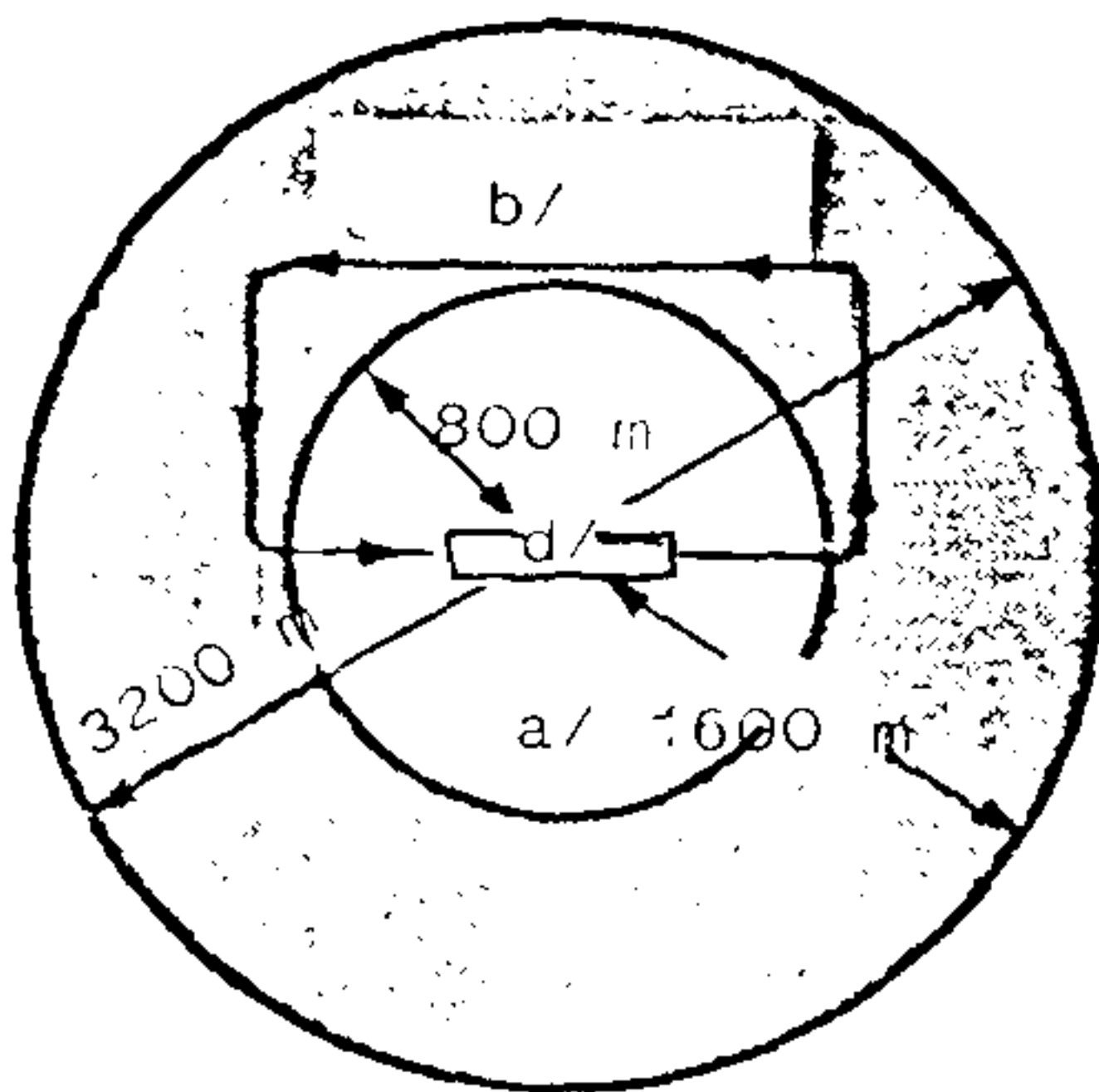
2. Tudni kell, hogy a körzeti repülési szabályokkal foglalkozó iroda fogja a biztonság érdekében szükséges korlátozásokat meghatározni.
3. Ha az ejtőernyősök nem elégedettek a döntéssel, fellebbezéssel fordulhatnak a magasabb hatósághoz.

Bár ez az eljárás időben és pénzben problémásnak tűnik, el kell fogadnunk azt a tényt, hogy az ejtőernyőzéssel szemben a nem ejtőernyőzők fenntartással élnek, amit leküzdeni eléggé nehéz feladat.

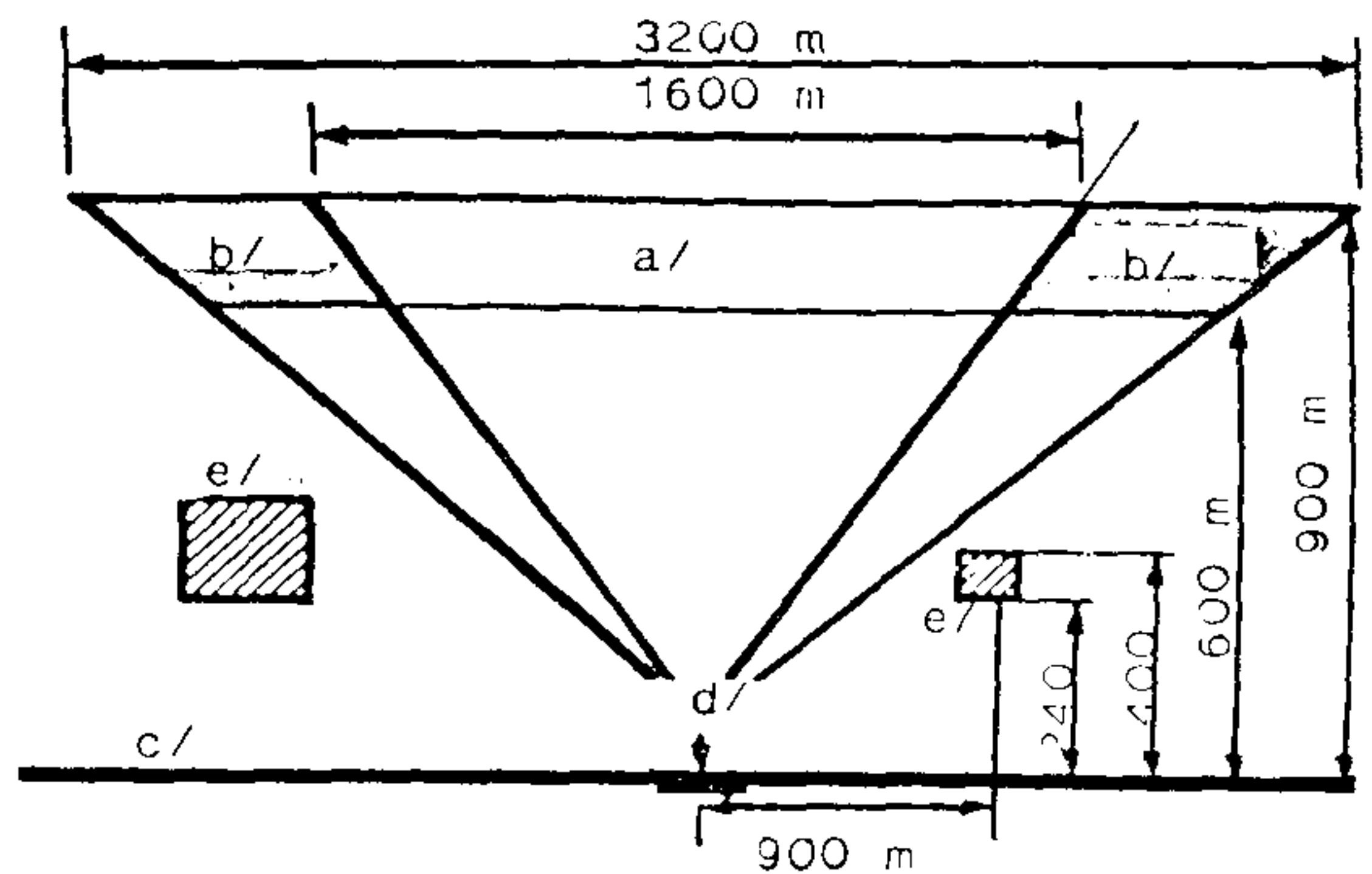
Az USPA tovább folytatja ezzel a problémával való foglalkozást és jobb megoldásokra igyekszik törekedni:

- reméljük, hogy az új utasítás kedvezőbb lesz, lehetővé teszi a repülőtér üzemeltetők számára azt, hogy a károkkal szembeni védelemként biztosítást követelhessenek meg, ami napjaink „per-hajlamos” körülményei között ésszerűbb,
- tervezzük a repülőtér üzemeltetők és az ejtőernyőzéssel nem foglalkozók megismertetését az ejtőernyőzéssel olyan szervezeteken keresztül, mint az AOPA (repülőgéptulajdonosok és pilóták szövetsége), repülőtérüzemeltetők szövetsége.

A légiforgalmi ajánlások, amely irányítótorony nélküli repülési műveletekkel foglalkozik, s az FAA adta ki, jól mutatja, hogyan függenek össze a repülőtéri forgalmak és az ejtőernyőzés.



Ejtőernyős működési körzet felülnézete



Ejtőernyős működési körzet metszete

a - ejtőernyő nyitási körzet, b - esetleges ejtőernyőnyitási körzet, c - talajfelszín, d - fel-leszállópálya, e - légi jármű forgalmi folyósó

Az USPA álláspontja szerint a kizárás nem lehet megoldás, mert semmiféle, repülőtér feletti légtér nem korlátozható a repülés valamelyik kiválasztott csoportjával szemben.

Az Egyesült Államokban számos repülőtér teszi lehetővé a biztonságosan és hatékonyan az ejtőernyőzést. A légiforgalmi irányítás mindig az „először érkezettet kell kiszolgálni” elvre épült, s ez biztosítja az ejtőernyősugró repülőtérre való földetérést, ami a hagyományos, kipróbált repülésirányítási elvek segítségével biztonságos és sikeres.

Fordította: Szuszékos M.

J.S. Hamilton: KIDOBOTT PÉNZ

(Parachutist 1987. No. 1.)

Az én véleményem szerint a sportejtőernyőzéssel kapcsolatos személyi sérülések miatti pereskedés problémája a következő: a per végső kimenetelétől függetlenül a vesztes a sport!

Az ejtőernyőzésben nincs sok pénz – ezzel kell kezdenem. Nézzük, mi a helyzet az iparban? Akik szívósan megmaradtak a sportejtőernyő gyártásban, értékesítésben, javításban, hajtogatásban és az ejtőernyős ugróterületek üzemeltetésében, nincsenek az ország 500 leggazdagabbja között, s nem szállnak ki Palm Springben, Aspernbén, vagy St. Moritz-ban a saját sugárhajtású repülőgépből, legfeljebb egy DC-3-ból Muskogee-nél.

Ezek az emberek, az amerikai színvonal szerint szerényen élnek és folyamatosan, szorgalmasan újra meg újra beruházzák tiszta jövedelmüket (ha van) ebbe a sportba. Az elkötelezettségük nélkül ma már nem lenne olyan beruházó, aki a sport fejlődésére fordítana pénzt, nem lenne fedezete a jobb ejtőernyők tervezésének, gyártásának, a jobb ugróruhák készítésének.

A beruházások forrásai a sportunkon belül keletkeznek és nem kívülről jönnek. A haszonrés – ahol ez egyáltalán van – nagyon szerény. A pénz szinte 100-as, nagyritkán ezres címletekben folyik be. Miután az összes üzemeltetési költséget – a személyzet bérét, a berendezés, repülőgép, felszerelés bérleti díját – kifizették, félretették a fenntartáshoz (repülőgép várt, vagy váratlan nagyjavítására, egyéb nagyobb kiadásokra) szükséges összegeket, nagyon kevés pénz marad ahhoz, hogy újabb, gyorsabban emelkedő repülőgépet vegyenek, új ugrófelszereléseket tervező-kipróbáló és bizonylatoló költségeket viseljenek.

A gyártó vállalatok, ugróterületek, üzletek és javító-hajtogató műhelyek tulajdonosai, vezetői azok az emberek, akik, mint a hangyák apró porszemeikből építették ki sportunkat az elmúlt évtizedek alatt. És néha valaki belelép ebbe a hangyabolyba – le kell állni minden munkával, fejlesztéssel, mert minden energiát a javításra kell fordítani. Ez az elmúlt 26 esztendő alatt így volt, s úgy vélem ezután is így lesz.

Világos, hogy az említett embereket nem elsősorban a pénz motiválja. Mert ha a pénz érdekelné őket, akkor más, eredményesebb vállalkozási területre mentek volna, ahol több lenne a jövedelmük, és nem is kellene ilyen keményen dolgozni.

Más vállalkozásban sem állhatna fenn az a helyzet, ami itt van, hogy nap-mint nap kockára kell tenni a munkájuk eredményét, amit a kártérítési biztosítással kapcsolatos fejlemények szabadítottak ránk. Ezért tehát ezeknek az embereknek fanatikusoknak kell lenniök, ezért tekintik hivatásuknak az ejtőernyőzést, s fáradhatatlanul munkálkodnak az ejtőernyős sport fenntartásán, és fáradságuk jutalma az a meggyőződés, hogy sokat segítenek az ejtőernyőzés fejlődésén az új technikák bevezetésével. (Ha csak a tandem-felszerelésre gondolok, mint legújabbra, nehezen tudok ellenállni annak a gondolatnak, hogy most azt ismertessem, részletezzem, milyen nagymértékben járult hozzá sportunk népszerűsítéséhez.) A fáradozás jutalma lehet egy jó hírű ejtőernyős ugróterület birtoklása, ahol ráadásul jó repülőgép is van, így az üzemeltető saját ejtőernyős ambícióit is kiélheti.

Bár, aligha hihető, hogy ilyen „jutalomból” bárki is sokáig tud ebédelni a nyugdíjba vonulás után, de mégis, mindez egy kis vigaszt jelent, amellet, hogy az adóhivatal sem találta még meg a módját e tevékenység megadóztatásának.

Ahogy ezek a vállalkozók pénzt keresnek és visszainvesztálják az ejtőernyőzésbe, úgy nő, fejlődik sportunk – szép lassan.

Aztán egyszer csak megsérül – esetleg meghal – egy ejtőernyős ugró ... Ez nem okoz meglepetést, mert mindenki előtt teljesen nyilvánvaló, hogy a repülőgépből való kilépés után igen keményen is lehet földet érni. Talán elég keményen ahhoz, hogy belehaljunk..., és ez bekövetkezik, mert a gravitáció törvénye nem változott és a sportejtőernyők sem tökéletesek.

Mi tehát vállaljuk ezt a kiszámított kockázatot azért az örömért, amit a szabadesés, a szabad repülés jelent. Senki sem lök ki a repülőgép ajtaján, senki sem kényszerít ki fegyverrel fenyegetve. Szabadon repülünk – de nem vakon – a veszélybe, tudjuk, hogy ott van, és közben talán megsérülünk, s a legtöbben azon gondolkodnak, hogyan lehetne az ilyet elkerülni – és gyógyultan újra visszatérnek a sportba, az ÉGBE. Esetleg, mérleget készítünk magunknak a kockázat-öröm vonatkozásában, s ennek alapján úgy döntünk, abbahagyjuk. A legtöbben ezt a két utat követik.

De vannak azonban – szerencsére kevesen –, akik ez alól kivételek. Nekik más a nézetük. Megpróbálják megállapítani, kinek lehetett valamiféle hibája az ő sérülésük bekövetkezténél, mert arra nem is hajlandók gondolni, hogy főleg saját maguknak köszönhetik a balesetet, és amikor arra gondolnak, hogy kivel fizettethetik meg a balesetüket, keresnek egy ügyvédet.

Egy ilyen ügyvéd aligha ismerheti az ejtőernyőzést, aligha érez bármi vonzalmat, vagy motivációt a sporttal szemben.

A „biztosítási krízis” most érkezett el nemrégiben az ejtőernyőzéshez és a szóbanforgó ügyvéd valószínűleg abból fog kiindulni, hogy minden ejtőernyőzéssel foglalkozó biztosítással rendelkezik nemcsak a saját, hanem mások sérüléseivel, baleseteivel, illetve azok anyagi fedezetével, hanem másokéval (például az ő ügyfelével) kapcsolatban is, mivel a legtöbb vállalkozásban ilyenek a biztosítások.

A felperesek ügyvédjeinél felismerhető az a tendencia, hogy mindenkit bepereljenek, aki csak eléjük kerül (Nagyon gyakran még az USPA-t is beperelik) és csak később gondolkodnak el azon, hogy mi is okozhatta a balesetet.

Az ügyvédek ezt a módszert „revolveres” eljárásnak nevezik és a biztosítással kapcsolatos elvárásuk az egyik oka ezen eljárás népszerűségének.

Függetlenül attól, hogy a perbe fogott, vádolt személy tett-e valamit rosszul, a biztosító rendszerint felajánl az ügyvédnek valamiféle rendezési alkut. Ez akkor is megtörténik, ha a biztosító határozottan meg van arról győződve, hogy a felperes ügyvéd semmiképpen sem tud egy perben olyasmit bebizonyítani, ami az általuk biztosított személyre terhelő lehetne – a biztosító a szituációt a következőképpen értékeli:

- Tegyük fel, hogy az adott per kiadásait, az ügyvéd tiszteletdíjával, és egyéb perköltségekkel együtt 25 ezer dollárra becsülik a biztosító kiadásaként – és ez az összeg egy eléggé tipikus, átlagos.
- Számításba kell venni az úgynevezett „amerikai szabályt”, amely szerint minden perben szereplőnek – akár nyer, akár veszít – magának kell viselnie a saját perköltségeit. Így, ha a biztosító győz is, akkor is ki kell fizetni az ügyvédeknek a 25 ezer dollárt.
- Számítani kell – nem egészen alaptalanul – az amerikai ülnök-rendszer (zsüri) szokásos hajlamára, miszerint inkább együtt éreznek a sérülttel, s a vigasztalására megítélnék vagy egymillió dollárt – „hiszen ezt úgyis valamilyen vérszívó biztosító fizeti ki” és nem a perben vesztes egyén. Ez a probléma mindig fennállhat az ilyen pereknél.

Ezért aztán a biztosító feljánl a felperes ügyvédjének például egy 35 ezer dolláros végleges lerendezési díjat, ami nem is olyan ésszerűtlen a biztosító részéről, ha figyelembe vesszük a fenti költség-elemzést.

A felperes ügyvédje pedig igyekszik annyi biztosítót belerángatni az ügybe (különböző személyek perbefogásával), amennyit csak tud, hogy az ilyen kompromisszumos végkielégítéseket csikarhasson ki mindenkiből. És végül az ügyvéd egy jókora tiszteletdíjjal a zsebében távozik. (A megszerzett összeg egyharmadát szokták megkapni.)

Térjünk vissza a sportejtőernyőzéshez. Mi közünk nekünk mindehhez, ha már biztosítottak vagyunk? Nagyon is sok!

Először is, a felperes ügyvédje önfeledten indítja a perket, s vidáman várja a pénzeket. Amikor pedig a biztosítás hiánya derül ki (gyakran ez még a per kezdete előtt kiderül), az ügyvéd hitetlenkedik, s mivel nem tudja, mit tegyen az ilyen váratlan helyzetben, tovább viszi a pert a tárgyalásig – abban a reményben, hogy majd csak ki tud préselni valami pénzt azért, hogy a felperese visszalépjen, vagy

ha ez nem sikerül, akkor hátha kifog egy együttérző zsürit. És a felperes ügyvédek ebben mindig bíznak.

A per végén azonban az ejtőernyős alperesek számára nincs győzelem, mert az ügyvédjeik (mint biztosítási ügyvédek) megkövetelik a szokásos – 2 dollár/perc tiszteletdíjat számukra, vagy ennél többet... Egy hozzáértő ügyvédnek 20 ezertől 50 ezer dollárig terjedhet az időarányos díja ejtőernyős, vagy repülési perben, természetesen, az ügy bonyolultságától függően. Biztosítás nélkül ennek az összegnek a zsebből kell kikerülnie, mégpedig a perelt ejtőernyős vagy vállalkozó zsebéből. Az „amerikai szabály” alapján aztán aligha van remény arra, hogy ezt a pénzt visszaszerezzék, még akkor sem, ha az összeget az alperes viszi új perre: ez a pénz elveszett! Elveszett az ejtőernyős, elveszett a sport szempontjából.

Elveszik az a pénz, amiből meg lehetne venni egy új repülőgépet, vagy részlet lehetett volna egy nagyobb gép vásárlására, vagy fizetni lehetett volna egy új típus kifejlesztését, valahányszor egy ejtőernyős vállalkozással szemben pert indítanak.

Egy per kiszoríthat egy vállalatot az üzleti életből, több per pedig akkora pénzt vehet el a sporttól, hogy ez miatt maga a sport visszaesik. Most is több ilyen per van folyamatban, s nem hiszem, hogy még sokra lenne szükség ahhoz, hogy ezt a sportot megfojtsák.

El kell venni a kedvet attól, hogy sportunkon belül pereskedjenek, ha azt akarjuk, hogy fennmaradjon az ejtőernyőzés. Hiszem, hogy vannak dolgok, amit mi magunk is megtehetünk sportunk fennmaradásáért folyó küzdelemben, függetlenül attól, hogy az ejtőernyőzéssel hétvégi szórakozásból foglalkozunk-e, vagy éppen ebből élünk.

Még kell akadályozni, hogy a perek kivigyék a pénzt az ablakon!

Fordította: Szuszékos M.

J.S. Hamilton: AZ ÜGYVÉDEK ELBÁTORTALANÍTÁSA

(Parachutist 1987. No. 3.)

– Én soha nem szavazok politikusokra, mert ezzel csak bátorítanám őket – mondja egy öreg hölgy. Nyilvánvaló, hogy neki nem tetszik a politikusok viselkedése és ezért döntött úgy, az általa leginkább megfelelőnek tartott módon, hogy ezzel a politikusokat elbátortalanítsa.

A korábban tárgyalt okok miatt, remélem, az olvasók minden tudásukkal arra törekednek, hogy az ügyvédek elriasszák, minden tudásukkal igyekezzenek őket elbátortalanítani az ejtőernyőzéstől, amely egy rettenetes nyomástól szabadítana meg minket. Beszéljünk most tehát arról, hogyan is lehetséges az ügyvédek elbátortalanítása.

Ahhoz, hogy egy ügyvéd valakit perbe fogjon, kell egy ügyfél, akinek két tulajdonságára van szükség: legyen sérült és legyen hajlandó a sporttársai közül másokat kitenni a perekkel járó torturának.

Tehát, egy megelőzött sérülés, egy megelőzött per is egyben, mert ha nincs baleset, nincs ügyfél, ha nincs ügyfél, akkor nincs per. Ezt a legegyszerűbb ténytet helyezem előtérbe, mert ez mutatja azt meg, hogy a sportunkban sokkal többet tehetünk a munkánkkal a perek megakadályozásáért, mintsem gondolnánk.

Nem vagyunk védtelenek a felperes ügyvédekkel szemben, s rendelkezünk egy hatalmas erővel, azzal az erővel, ami az ügyvédek megfosztja ügyfeleiktől, amely ügyfelek nélkül az ügyvédek már nem árthatnak. Ugy vélem, ez egy csodás hatalom, ami képes semlegesíteni az ügyvédek által képviselt fenyegetést.

Úgy gondolom, ha számbavesszük, mennyi örömet nyújt számunkra az ejtőernyőzés, akkor megeljük a személyes felelősségünket is, amellyel a sportnak tartozunk, abban, hogy az erőnket minden lehetséges alkalommal gyakoroljuk.

Sokszor írták már le, mi mindent tehetünk annak érdekében, hogy megakadályozzuk az ejtőernyős baleseteket, tehát itt nem tartom szükségesnek a balesetmegelőzéssel foglalkozni, technika- oldalról.

Azonban inkább arra fordítsunk időt, hogy visszatekintsünk, emlékezzünk olyan dolgokra, amit esetleg láthattunk már, de akár magunk is elfelejtettünk, elhanyagoltunk és ezzel a baleset bekövetkeztének valószínűsége megnő.

Látjuk tapasztalt ejtőernyősök ugrásánál, amikor nem ellenőrzik le teljes alaposággal a felszerelésüket, csak egy futólagos önellenőrzést tartanak a gépbeszállás előtt?

Megkapják-e a kezdők a lehető legjobb kiképzést, a legmegfelelőbb felszerelést és a gondos oktatói felügyeletet?

Mindenki tudja, hol van lazaság, s a sport-, valamint sporttársaink iránti felelősség miatt az embernek tennie kell valamit. Kukacoskodni nem népszerű dolog, de sokkal kellemesebb, mint a kórházba menni látogatóba, vagy temetésre, bíróságra menni... Emellett az az élet, amit megmenthetünk, lehet, hogy a jövőben majd egyszer a kétszáz fős szabadeső alakzatot fogja segíteni létrehozni.

Azonban, ha az ejtőernyős a mindenki által, a baleset elkerülésére fordított lehető legjobb erőfeszítése ellenére is megsérül, ez még mindig nem jelenti azt, hogy ebből per is lesz. A régi szép időkben igen ritka dolog volt az, hogy egy ejtőernyős pereljen valakit. Itt ismét ki kell hangsúlyozni azt a tényt, hogy az ügyvédek a sérült megbízása nélkül nem tudnak pert indítani! Az ilyen megbízónak azonban hajlamosnak kell lennie arra, hogy sportbeli társaikat kitegyék a bírósági procedurának.

Az ügyvéd – esetleg igen nagy meggyőző erővel – ajánlhatja a per indítását, de a döntés, mindig az ügyfél kezében marad. Sajnos azonban a mások perlésére való hajlam a sportunkban ma sokkal nagyobb, mint eddig volt. Ennek valószínűleg, számos oka van. Egyrészt a sportunk kereskedelmi jellegré vált, másrészt az, hogy a pereskedés országunkban általános gyakorlattá vált.

Hiszem és tudom, hogy egy olyan sérült ejtőernyős, aki valamilyen ejtőernyős közösség tagjának érzi magát, valószínűleg nem fog másokat beperelni a közösségének tagjai közül. Ezért tehát mindent el kell követni az elsőugrások kezdők és hozzátartozóik befogadása érdekében, hogy ők is az ejtőernyősök nagy családjának tagjaiként érezzék magukat. Ha ezt meg tesszük, nagymértékben javítja majd a pereskedések elkerülésének esélyeit.

Pontosan ez a kapcsolat fogja eredményezni a nagyobb számú tanulómegtartást és ezzel együtt újabb és újabb kezdők csatlakozását a sportunkhoz.

Azt is hiszem, hogy az a sérült ejtőernyős, aki reálisan ismeri a sportját (ismeri a kockázatot már az első ugrás előtt), kisebb valószínűséggel indít pert. A sérülés és a halál, amely sportunkban bizony állandó, reális kockázat, valós veszélyeinek elhallgatása és a lehetőségek rózsaszínű bemutatása, senkinek sem tesz jót.

Egyik ejtőernyős ugrás sem lesz egy egyszerű, kupola alatti utazás, ami semmit sem követel a kupola alatt függő személytől, csak egyedült azt, hogy elinduljon erre az utazásra! Az az ejtőernyős ugró, aki nem ismeri és nem méri fel a kockázatot, veszélyeket – ennél fogva nem képes a szükséges felkészülésre, tanulásra, gyakorlásra, ami a veszélyek elhárításának oktatására, begyakorlására irányulnak, az valószínűleg hamarabb fog megsérülni, vagy másoknak sérülést okozni – így a pereskedéshez alapot szolgáltatni – mint az, aki szívvel-lélekkel ismeri meg a tényleges ejtőernyőzését.

Igy aztán az ugró, a sérülés kezdeti sokkjának elmúlása után már így gondolkodik: „Tudtam, hogy bekövetkezhet nálam is...”. Ezért aztán nem valószínű, hogy beperel bárkit is a balesete miatt. De nem utolsó sorban a perlésre való hajlam nagyban függ a per megnyerésével kapcsolatos meggyőződéstől is.

Sajnos, azonban egy nagy félreértés van elterjedve az ejtőernyősök „népi tudományában” az ugróterületen adott felelősségmentesítő nyilatkozatok per-értékével kapcsolatban. Bizonyos okok miatt – amiket nem sikerült még megállapítanom – általában az a hiedelem uralkodik sportunkban, hogy az ilyen aláírt felelősségmentesítő nyilatkozatok nem hatályos és elfogadott megállapodások (az ugró és az őt ugrató között). Tévesen sokan azt hiszik, hogy ezek a mentesítő nyilatkozatok csak azt a célt szolgálják, hogy elhitessék a sérült ugróval, nem élhet követeléssel – , ám ha elmegy egy ügyvédhez, az ki-neveti ezt a megállapodást, kijelenti, hogy nyugodtan megindíthatja a pert.

Ez egy igen káros és téves felfogás! Az az igazság, hogy a nyilatkozatok általában kötelező érvényűek és a legtöbb, Egyesült Államokbeli bíróságon elvetik az olyan pereket, amelyeket az ilyen nyilatkozatok aláíró felperesek indítanak. Az egyetlen kivétel ez alól New York állam, melyben olyan törvény van hatályba, ami tiltja ilyen nyilatkozat készítését, ha az ugró, vagy a jövőbeli ugró még nem felnőttkorú ilyen szerződés megkötéséhez. Így tehát, az aláírt mentesítő nyilatkozatok kizárják a legtöbb esetben a törvényszék előtti perek megindításának lehetőségét. Ez jelenleg realitás, s az ennek ellentmondó nézeteket nem szabad elhinni, sőt ha vannak ilyenek, akkor azt hangosan meg kell cáfolni.

A legtöbb államban az a törvény, hogy a nagykorúságot még el nem ért személyek (ez legtöbb államban 18 év), minden szerződésben foglalt feltétel alól kibújhatnak – még a kártérítéstől mentesítő nyilatkozat aláírása esetén is – ha ezt nagykorúvá válásuk előtt írták alá. Ezért aztán a legtöbb ugróterületen úgy döntöttek, hogy akármilyen jó érvek szólnak a fiatalok ejtőernyős ugratása mellett, a meglévő kockázatok azokat semlegesítik, ami abból eredhet, hogy a sérülés után a fiatal megváltoztatja a véleményét, hiába írta alá a nyilatkozatot.

Ez még akkor is igaz, ha a nyilatkozat aláírásához szükséges szülői beleegyezést is megszerezték előzőleg. Tehát, a helyes álláspont az, ha nem akarunk pereskedni, fiatakorút ne engedjünk ejtőernyőzni.

A legnagyobb erőfeszítésünk ellenére sem remélhetjük, hogy az összes potenciális felperes ejtőernyősugrót el tudjuk bátortalanítani az ügyvédek megbízásától, már csak azért sem, mert egy halálos kimenetelű balesetnél az elhunyt ejtőernyős hozzátartozójának is joga van pert indítani, s mivel ilyen hozzátartozók kevésbé érzik magukat az ejtőernyős-család tagjainak, kevésbé fognak vonakodni a perléstől. És így az ügyvéd megbízást kap a pereskedésre.

Annak érdekében, hogy a bíróság előtt bizonyítsa az igazát, a felperes ügyvédjének szüksége lesz szakértőkre. Ezeknek olyan személyeknek kell lenniök, akik alaposan ismerik az ejtőernyőzést, a felszerelést. A legtöbb ügyvédnek ilyen ismeretei nincsenek és ezért közülünk van szükségük valakire, aki segít az eset tényeinek vizsgálatában, annak eldöntésében, mivel lehet érvelni, ki cselekedett helytelenül, vagy ki követett el mulasztást. (A legtöbb ejtőernyős perben azt kell bizonyítani, hogy nem maga az ugró, hanem valaki más volt hanyag.)

Még akkor is, ha az ügyvéd maga tapasztalt ejtőernyős, sőt esetleg hajtogató is, nem tanuskodhat a tárgyaláson mint szakértő, erre ejtőernyős szakértőt kell kiállítani. Ilyen szakértő nélkül nem is remélheti a felvállalt per állításainak bizonyítását: **CSAK AKKOR GYŐZHET, HA VALAKI KÖZÜLÜNK SEGÍT NEKI!**

Ha az olvasó egyetért velem abban, hogy minden, az ejtőernyőzéssel kapcsolatos pernél veszít a sport – a tárgyalás kimenetelétől, az ítélettől függetlenül -- akkor abban is egyet kell velem értenie, hogy az az ejtőernyős, aki ilyen pert indít, vagy az, aki ilyen perben a felperes szakértője, az ejtőernyős sport árulója!

Az ilyen személyt az ejtőernyősök nagy családjából ki kell vetni, nem találhat sziveslátást semmilyen találkozáson a mi körünkben. Az ilyet páriaként kell kezelni! A nevének kiejtése után köpni kell!

Egy ehhez hasonló megközelítés jól bevált az orvosok között évszázadokon át. A felperes ügyvédet elátkozták és a hallgatás konspirációjának nevezték, míg végül valahogy meg nem törték az ellenállást befolyásolható orvosok segítségével, akiket rá tudtak venni arra, hogy tanuskodjon a szakmabeltársa ellen.

Napjainkban már az orvosi hibával kapcsolatos biztosítás díjai az égig emelkedtek és vannak orvosok (éppen így ejtőernyős vállalkozók is), akik semmiképpen sem tudnak már biztosítást kötni a szakmai tudásuktól függetlenül.

Kemény intézkedésekre biztató, elfogult kifejezéseket használok, ám ha nem rendelkezünk kellő elszántsággal ahhoz, hogy ellenálljunk a pereskedési hullámnak, hogy elbátortalanítsuk a saját társaságunk tagjait a pereskedéstől, hogy is remélhetjük, hogy valaha is el tudjuk venni az ügyvédek kedvét az ejtőernyős ügyektől – hiszen ők semmivel sem tartoznak (legkevésbé hűséggel) az ejtőernyősök családjának.

Mindnyájan tartozunk azzal a kötelességgel a sportunk iránt, hogy megóvjuk, támogassuk az erőfeszítéseket a legjobb tudásunk szerint azért az élvezetért és örömeért, amit az a számunkra nyújt. Senki más nem teheti ezt meg helyettünk, nekünk kell ezt megtennünk önmagunkért.

És ha mindnyájan meg is tesszük a magunkét, akkor jól elveszük az ügyvédek kedvét attól, hogy ellenünk lépjenek fel!

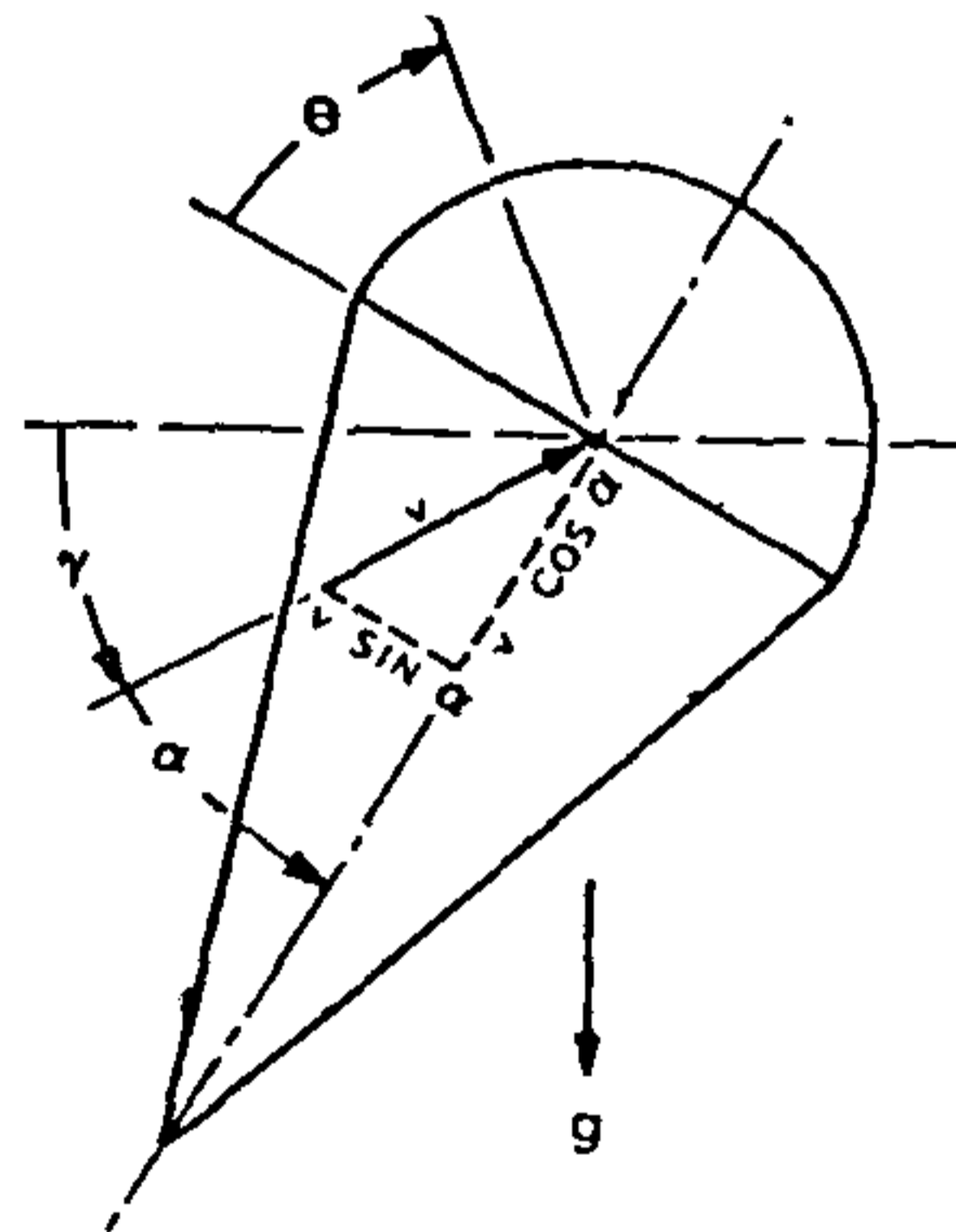
Fordította: Szuszékos M.

French Kenneth E.: AZ EJTŐERNYŐKUPOLA RÉSZLEGES BECSUKÓDÁSA

(AIAA 8th Aerodynamic Decelerator and Ballon Technology Conf. 1984. – Expressz Informacija, Vozdusnij Transzport, 1986. No. 12.)

A katapultülés ejtőernyőkupolájának nyitásakor, kis magasságon gyakran megfigyelhető a kupola részleges becsukódása, azaz az ejtőernyő hordfelületének lecsökkenése a nyílás pillanatában, vagy közvetlenül az után. Ilyen esetekben az ejtőernyő nyílása vízszintes irányban, vagy nagy α állásszöggel történik, miközben az ejtőernyőrendszer tengelye a vízszintes felől függőlegesbe kerül.

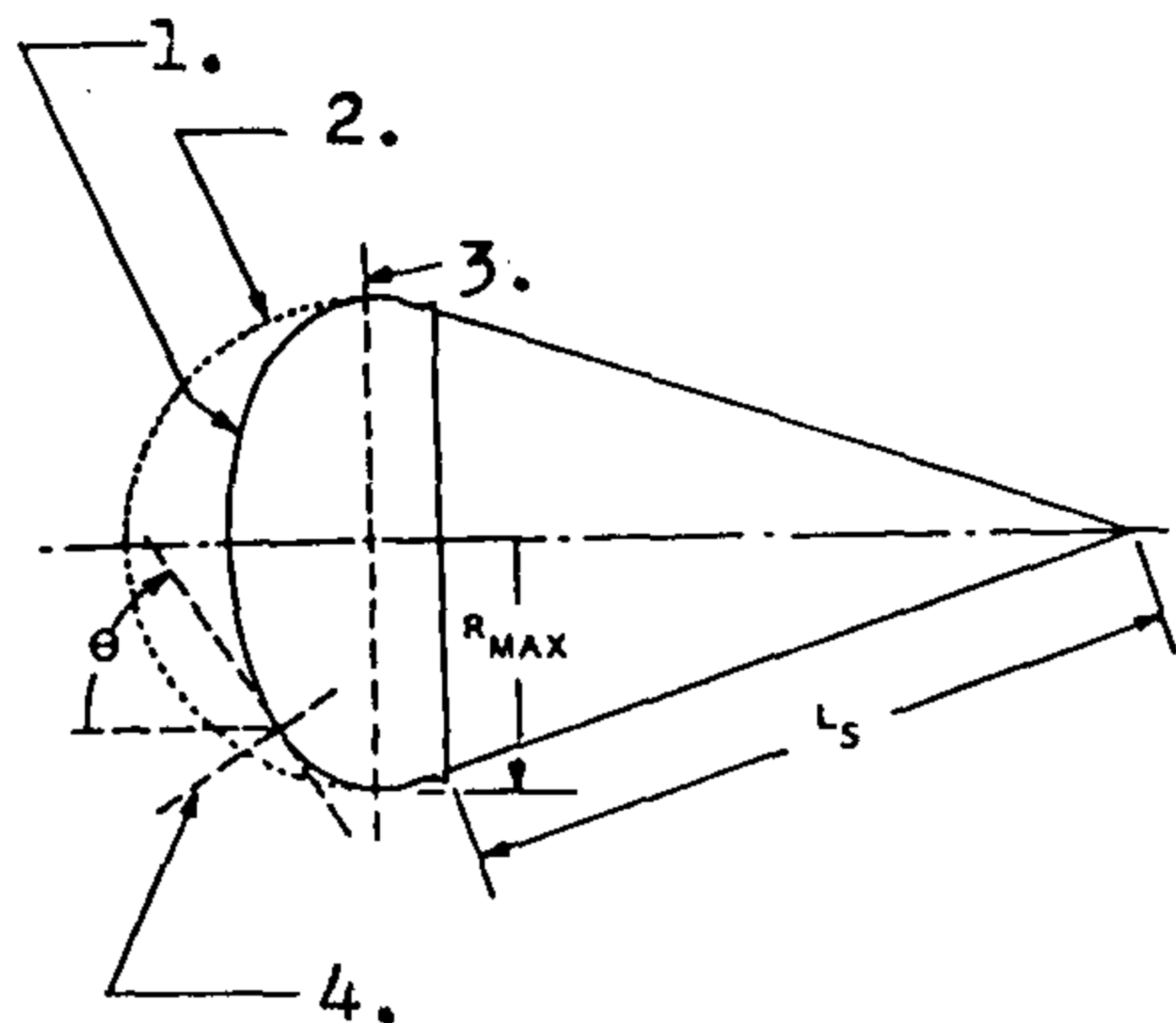
Az 1. számú ábrán kerül bemutatásra az ejtőernyőrendszer. Az ejtőernyőkupola félgömb alakú, a légáramlatot összenyomhatatlannak tekintjük. Nagy állásszögnél a kupolára ható légáramlatot két összetevőre bonthatjuk: $(v \cdot \sin \alpha)$ és $(v \cdot \cos \alpha)$, ezt használjuk fel a továbbiakban a számításokhoz.



1. ábra

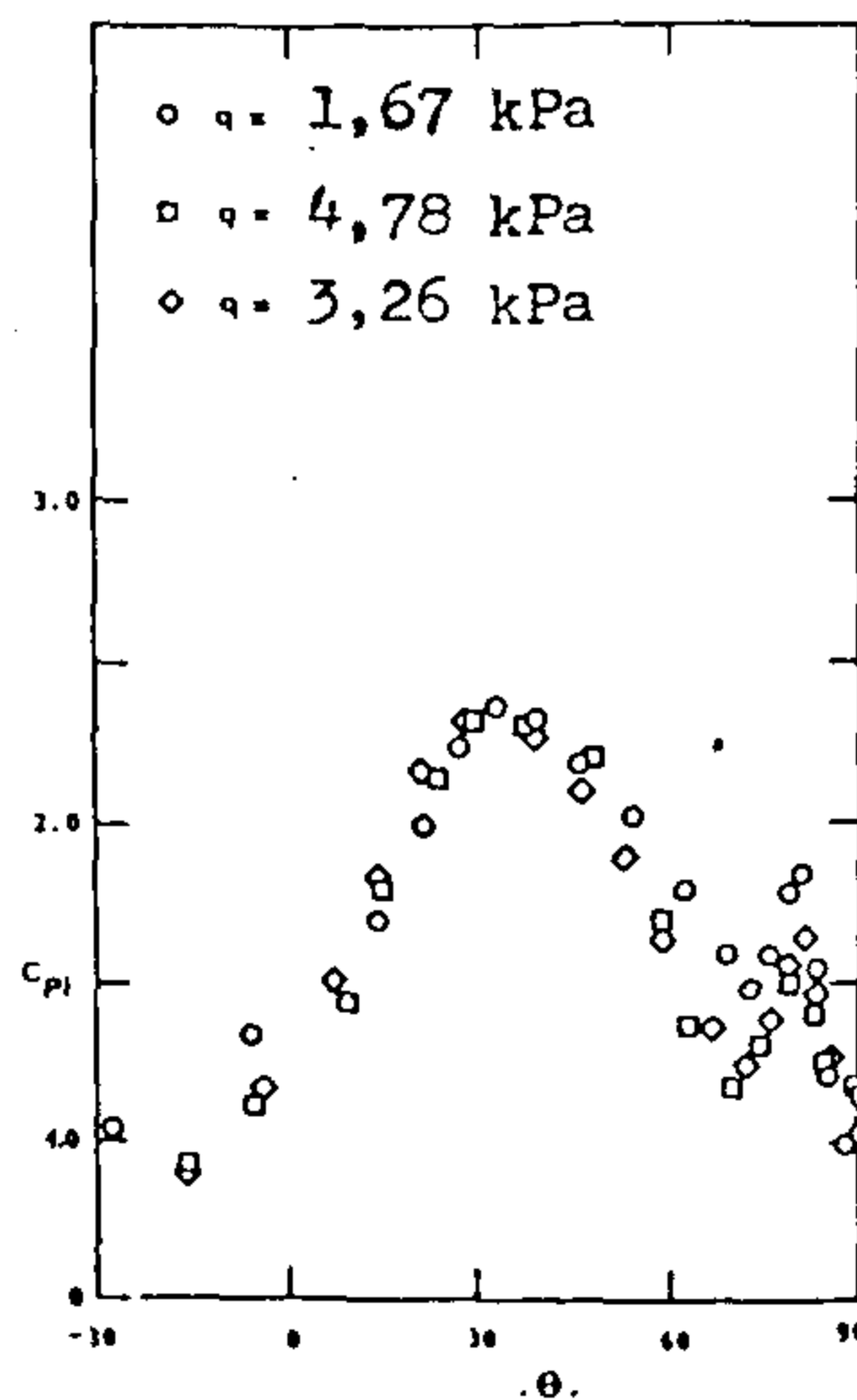
Az ejtőernyőkupola nyomástényezőjének az értékét szélcsatornában való megfújással kaptuk meg, amikor kúpos szalagejtőernyőmodellt mértünk. Ezeket az adatokat felhasználva lehet vizsgálni a különféle kupolaformákat $\alpha = 0$ eseteiben. A 2. számú ábrán látható kupolaforma és θ szög, amely jellemzi a kupolakeresztmetszet görbéjét. A θ szöget, mint független változót használjuk, amelynek minden értékéhez egy megfelelő C_{pi} nyomástényező tartozik.

A 3. számú ábra a C_{pi} értékeit mutatja be, különböző θ szögeknél, teljesen belobbanó szalagejtőernyő esetén. C_{pi} $\alpha = 0$ esetén az eredő nyomás számításához felhasználható, amely a belobbanásnál keletkezik – figyelembe véve a légáramlat tengelyirányú összetevőjét $(v \cdot \cos \alpha)$.



2. ábra

1—a kupola reális formája, 2—felvett félgömb forma, 3— $\theta=0$ -nál a teljes belobbanás síkja, 4—a kupola felület normálisa, L_S —zsinórhossz.



3. ábra

A kupolán belüli (belső-) nyomás C_{pe} tényezője, amely a kupola azon felületére hat, amelyen megfigyelhető a becsukódás, felvehető — közelítőleg — a gömb potenciális elméletéből:

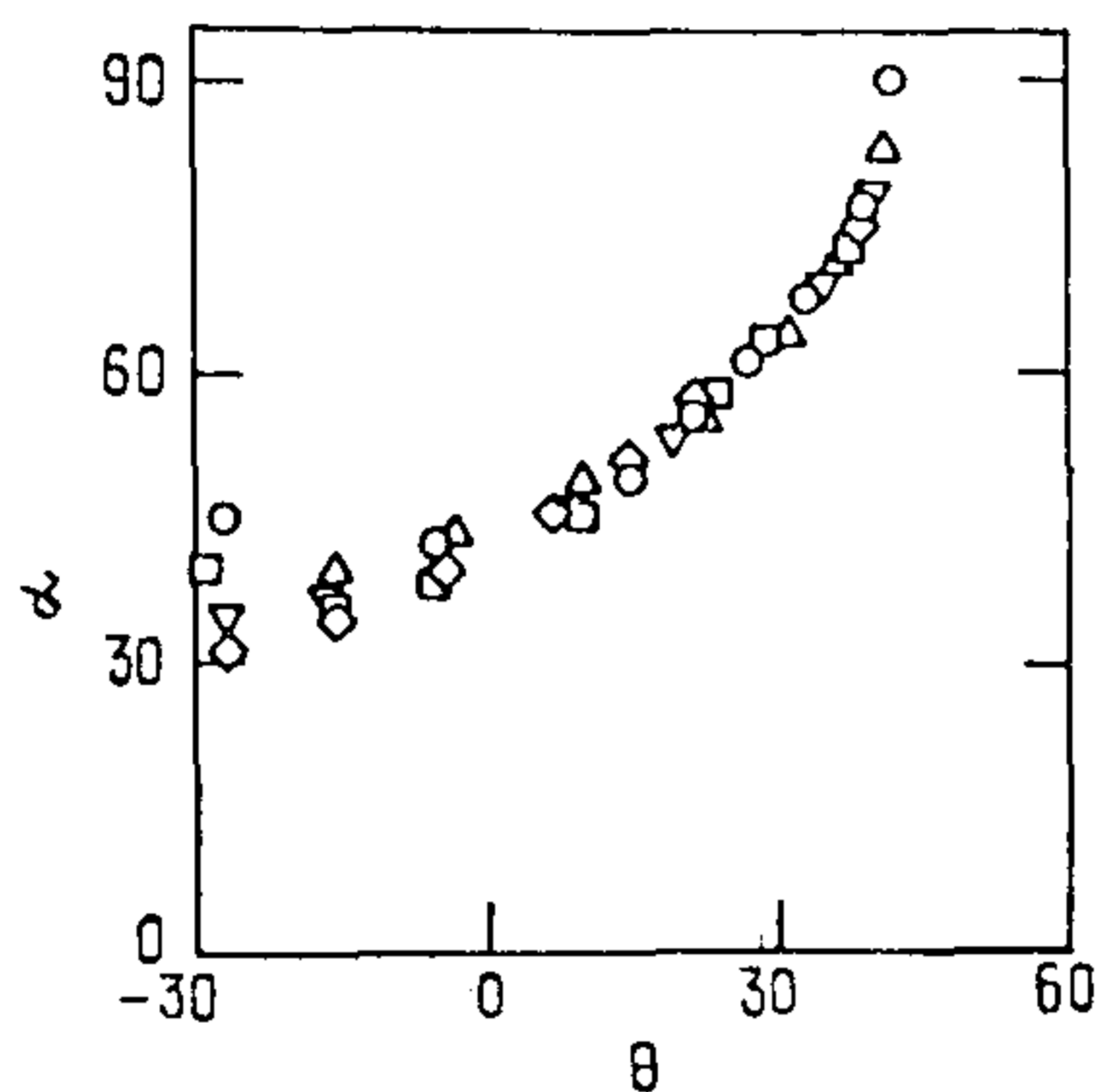
$$c_{pe} = 1 - \frac{q}{4} \cdot \sin^2 \theta \quad (1)$$

A C_{pe} -t fel lehet használni a teljes belső nyomás számítására, a $v \cdot \sin \alpha$ sebességösszetevő figyelembevételével. Feltételezve a teljesen belobbant kupolát, arra a megállapításra jutunk, hogy a belobbanás eredő nyomása $v \cdot \cos \alpha$ alapján felülmúlja a $v \cdot \sin \alpha$ külső nyomást és kifejezhető úgy, mint:

$$C_{pi} \cdot \frac{g}{2} (v \cdot \cos \alpha)^2 \geq C_{pe} \cdot \frac{g}{2} \cdot (v \cdot \sin \alpha)^2 \quad (2)$$

Az (1) és (2) kifejezéseket megoldva α_{kr} kritikus állásszögre, amely szögeknél megkezdődik a kupola becsukódása, kapjuk:

$$\text{tg}^2 \alpha_{kr} = \frac{C_{pi}}{1 - \frac{g}{4} \cdot \sin^2 \theta} \quad (3)$$



4. ábra

Az α_{kr} , a θ és a C_{pi} értékek összefüggése.

A 4. számú ábra mutatja be az α_{kr} értékeit különböző θ (fok) szögeknél a kupola mentén a (3) kifejezés alapján, a C_{pi} felhasználásával, amit kísérleteknél kaptunk. A kísérleteknél használt ejtőernyő jellemzői: kúpos szalagejtőernyő, $D=0,91$ m, kúpszög: 20° , szeletszám: 24, légáteresztőképesség 25 %, $L_s/D_0=1$ (ahol: L_s zsinórhossz, D_0 a kupola névleges átmérője).

A kapott eredmények analízise azt mutatja, hogy az ejtőernyő becsukódására elsősorban az állásszög hat. A becsukódás a belépőélnél kezdődik, s nem terjed feltétlenül a kupola tetejéig (azért, mert a C_{pe} nullává válik $\theta=41,8^\circ$ -nál). Ezenkívül, a kupola teljesen feltöltődik újra, helyreáll az eredeti alakja, amikor az állásszöge a kritikus érték alá csökken.

Az adott esetben az elemzés csak közelítőleg, reális esetben a kupoladeformáció áramlásmezőben megy végbe és ezért a kapott α_{kr} értékek különböző θ szögeknél nem teljesülnek. Azonban, ennek ellenére, a teljesméretű ejtőernyők megfigyelése nyílás közben megerősítik az analízis eredményeit. Sajnos, a rendelkezésre álló kísérleti adatok nem tartalmaznak kellő információt az állásszögekről a számított értékek ellenőrzéséhez. Egy pontosabb számítás lehetővé tehetné a becsukódás közelítő méreteinek meghatározását.

Irodalom:

1. Hoerner, S.F., Fluid-Dynamic Drag, published by the author, Midland Park, New Jersey, 1965.
2. Pepper, W.B., and Reed, J.F., "Parametric Study of Parachute Pressure Distribution by Wind Tunnel Testing," J. Aircraft, Vol. 13, No. 11, Nov. 1976, pp. 895-900.
3. Heinrich, H.G., "Pressure and Canopy Profile Data of 20-deg Conical Ribbon Parachutes During Inflation," Report SAND77-7012, Sandia Laboratories, Albuquerque, New Mexico, July 1977.
4. Spahr, H.R., and Wolf, D.F., "Theoretical Analysis of Wake-Induced Parachute Collapse," AIAA Paper 81-1922, presented at the AIAA 7th Aerodynamic Decelerator and Balloon Technology Conf., San Diego, California, Oct. 21-23, 1981.

EJTŐERNYŐS KIKÉPZÉS

Franciaországban:

Katonai bevonulás előtt álló (legalább 17 és legfeljebb 20 éves) fiatalok jelentkezhetnek katonai előképzésre a kiválasztott fegyvernem vagy szakcsapat valamelyik laktanyájában. A szárazföldi haderő laktanyáiban háromféle előképzési formát folytatnak: katonai előképzést (minden csapat-laktanyában), ejtőernyős katonai előképzést (az ejtőernyős alakulatok laktanyáiban) és felsőfokú katonai előképzést (valamennyi előbbi előképzést folytató laktanyában).

Az ejtőernyős katonai előképzés a légideszant és ejtőernyős, úgynevezett „gyorsan bevethető erők” állományába tartozó alakulatok részére alkalmas sorállomány előkészítése. A jelentkezés alsó korhatára 17 és fél éves életkor. A tanfolyamot orvosi, erőnléti vizsgálat előzi meg. Nyolc nap elméleti oktatás és négy napig tartó ugrógyakorlat után kerül sor vizsgára. A vizsgaeredményektől függő előnyök megegyeznek az előbbivel, 1985-ben a több tízezres létszámú jelentkezőből vizsgára engedtek 14 800 főt, sikeres vizsgát tett 10 200 fő, ami fedezi az ejtőernyős és légi szállítású alakulatok évi újoncutánpótlás-szükségletét.

Olaszországban:

Ejtőernyős kiképzésben az állomány önként jelentkezés alapján részesül. Az újonc jelentkezhet a sorozás alkalmával, illetve a már más fegyvernemhez bevonult katona az alapkiképzés befejezése után. A jelölteknek orvosi, fizikai állóképességi, általános műveltségi és pszichológiai vizsgálatokon kell megfelelniük ahhoz, hogy alkalmas minősítést kapjanak. Ezzel vonulhatnak be a Katonai Ejtőernyős Iskola (kéthavonként mintegy 150 fő), ahol a többi fegyvernemhez hasonlóan egyhónapos alapkiképzést, majd a másodikban ejtőernyős kiképzést kapnak. A második hónap végén a minősítő ugrás után kerülnek a Folgore ejtőernyős dandár állományába. Itt történik a fegyvernemi szakkiképzés és a kötelékkiképzés. Az ejtőernyős katonák a bevonulást követő negyedik hónapban hadrafoghatók. A kiképzésben legjobb eredményt elérők és a továbbszolgálatot vállalók a Col Moschin ejtőernyős diverziós zászlóaljba kerülnek, ahol sokoldalú, RANGER jellegű kiképzést kapnak.

(Honvédségi Szemle 1988. évi 2. szám 103. és 106. oldalak.)

Franciaország:

**A francia
terroristaellenes
csoport**

A csoportot nyolevan ember, a hadművészet, a tenger alatti harc és a legkedvezőtlenebb körülmények között folytatott terrorizmus elleni akciók szakértői alkotják. A Nemzeti Csendőrség Akció Csoportjai (GIGN), a francia geók, a rendőrség válogatott egysége.

Fizikai és szellemi képességeik alapján választották ki a GIGN tagjait a francia csendőrség legkiegyensúlyozottabb és legkeményebb emberei közül. A tagok átlagéletkora kb. 30 év. A kemény edzéseknek köszönhetően tudják végrehajtani feladataikat, amelyek egy átlagember számára megoldhatatlannak bizonyulnának, mint például behatolni egy láthatóan betörésbiztos épületbe, felugrani egy mozgásban levő vonatra vagy tízedmásodpercek alatt elfoglalni egy utasszállító gépet.

A GIGN tagjait kiképezték levegőben történő beavatkozásra csakúgy, mint a tenger 30 méteres mélységében. Mindegy, hogy a levegőben vagy a tengeren, az emberek számára két legkevésbé természetes elemben a 12 szakember csoportja tömör és összehangolt egységet alkot. Tudják, mi a küldetésük, és hogyan oldják azt meg. Ezért a jártasságok közül, melyeket megkövetelnek ezektől az emberektől, az egyik legfontosabb, hogy tudjanak 3000 méter magasságból ejtőernyővel kiugrani és földet érni egy 5 m²-nyi kijelölt területen.

(Belügyi Szemle 1988. No. 1.)

Az USAF speciális rendeltetésű erői címmel a Honvédségi Szemle 1986. évi 9. számában (p. 99-102) jelent meg egy fordítás.

Belgiumban a Légierő Melsbroek támaszpontján alakították meg 184 fővel az antiterrorista csoportot, mint Air Commando-t.

(Flight International 1987. III. 28. p. 12.)

NSZK:

A nyugatnémet mélységi felderítőerők a vezetési csapatokhoz tartoznak. Rendeltetésük felderítő és más feladatok végrehajtása az ellenség mélységében. A bevetés módjai: átengedik az ellenséges csapatokat és a hátukba kerülnek, átszivárognak az ellenség vonalán, repülőgépről vagy helikopterről ejtőernyővel szállnak le. A nyugatnémet szárazföldi csapatok mélységi felderítőerőinek állománya: 100. mf. szd. (1. hdt. alárendeltségében) Braunschweig, 200. mf. szd. (2. hdt.), Weingarten, 300. mg. szd. (3. hdt.), Fritzlar. Weingartenben állomásozik egy mélységi felderítő-értékelőszázad is, amelyet csak háború esetén töltenek fel. A mélységi felderítőszázad létszáma 200 fő és 38 jármű. Szervezése: tö. sz., két mf. sz. és egy hír. sz. A század közvetlenül a hadtest-törzs alárendeltségében van. A mélységi felderítőszázadok személyi állományát a Weingartenben (Ravensburgnál) működő NATO központi iskolán képezik ki. Valamennyi növendéket felkészítik az ejtőernyős ugrásra, a közelharcra, a túlélésre, ezért a kiképzés fontos része a testnevelés.

Honvédségi Szemle 1988. évi 1. szám 101. old.

V. Dorosenko: IZRAEL DESZANTOSAI – AZ IGAZI ARCUK

(Krilja Rogyinü 1988. No. 7. – rövidített fordítás)

A hivatásos zsoldosok SOLDIER OF FORTUNE című lapjának 1988. évi januári számában megjelent egy reklám, amely Izrael kilencnapos háborújáról szólt, hívták azokat a volt- és jelenlegi deszantosokat, akik érdeklődnek Közel-Kelet egzotikuma iránt, s felkérték, hogy utaljanak át „mindössze” kétezer dollárt az „Ejtőernyős alakulatok veteránjai nemzetközi szövetsége” számlájára. Ennek fejében a jelentkező, az izraeli hadsereg elitjének, a légideszant csapatok parancsnokságának lesz kedves vendége. A jelentkezőnek ezentúl mindössze csak az ejtőernyős gyakorlottságáról kell nyilatkoznia. Ezekután a kedves vendéglátók „turista utat” szerveznek Dél-Libanonba, a Golan-fennsíkra, elviszik a legendás Jeruzsálembe, ahol teljes biztonságban, biztos védelem alatt kézzel is meg lehet érinteni a bibliai siratófalat. Ezenkívül a reklám ejtőernyős ugrás végrehajtását is javasolja: bekötött ugrást katonai szállítórepülőgépből, s erről igazolást is adnak, hozzá az izraeli légideszant csapatok jelvényét. (1. sz. ábra).



1. ábra

Az izraeli légideszantcsapatok emblémája. (Zöld színű sárkány vörös színű pajzson.)

...Izrael hadügyminisztere, Rabin kijelentése szerint a „piszkos arabok” verése a deszantosok részéről azt a célt szolgálja, hogy félelmet és tiszteletet ébresszen bennük az izraeli hadsereggel szemben. Az amerikai International Herald Tribune c. újságban több riport jelent meg arról, hogyan törtek be a katonák a házakba, hogyan tördelték el a gyerekek kezeit még azokat is, akik tényleg nem dobálták kővel a páncélozott szállítójárműveket. Tény az is, hogy a megszállók tudatosan sebesítenek meg több száz fiatal palesztint, nőkre és gyerekekre nyitnak tüzet, élő embereket égetnek meg bezárt házaikban, élve temetnek romok alá menekült tábori lakókat – és ezt Izrael vezetése hidegvérűen a légideszantosok professzionalizmusának nevezi. Ezeket a katonákat vetik be – habár nem kaptak „vértelen” tevékenységre kiképzést – mint rendőröket a tüntetők ellen.

... A deszant-elit létrehozásának története a 40-es évek végére nyúlik vissza, amikor a „földet nép nélkül, a földnélküli népnek” cionista jelszó értelmében kezdtek tevékenykedni és ezt a jelszót Tel Aviv vezetése mind a mai napig megtartotta. Izrael megalakításának első napjaitól, a megújuló területiális terveknek megfelelően kezdődött az ejtőernyős alakulatok szervezése és kiképzése önkéntesekből, akiknek már volt gyakorlatuk.

1953-ban az ejtőernyősöket a 101. Kommandó egységbe vonták össze, ekkor az egység még sötét homályba volt burkolózva, de tapasztalattal rendelkeztek már a szomszédos arab országokkal szemben végrehajtott terrorakciók terén. Egyidejűleg újult erővel folytatták az éjszakai diverzáns akciókat, amelyek Tel Aviv szerint „tisztá preventív jellegűek” voltak. Az 1956. évi háborúban már részt vett a 202. Ejtőernyős brigád, amelynek egyik zászlóalját deszantolták és jelentős sikert ért el a Sinai-félszigeten az egyiptomi csapatokkal szemben, Mitla körzetében. A zászlóalj, Izrael későbbi vezérkari főnöke, Ejtan vezette, a brigád parancsnoka pedig a későbbi hadügyminiszter Saron volt.

A soronkövetkező „prevencióban”, az 1967. évi, úgynevezett hatnapos háborúban izraeli részről már két (202. és 55.) ejtőernyős brigád vett részt. A harcokban a legeredményesebbek azok az egységek voltak, amelyeket az aktív, nagy manőverezésű tevékenységekre képeztek ki, hegyi-sivatagi körülmények között. Nagy szerepet játszott még a katonák individuális felkészítése. Ettől kezdve az izraeli hadsereg vezetése nagyobb figyelmet fordít a légideszant csapatokra. Az 1973. évi háborúban a deszantalakulatok szorosan együttműködtek a harckocsi-brigádokkal – ez az együttműködés határozta meg a légideszantok alkalmazásának további taktikáját.

Az ejtőernyősök aktívan vettek részt a libanoni harcokban, 1982-ben – ekkor a brigádot Sharon vezette.

A külföldi szerzők adatai alapján a reguláris hadsereg deszantegységeinek személyi állománya (az ejtőernyősök egy része tartalékos) sokoldalú kiképzésen megy át. Az újoncoknak sikeresen kell befejezniük egy intenzív előképzést, ezután kerül sor a tényleges kiképzésre, melynek során alapvető figyelmet szentelnek a fizikai felkészítésre, a rendszeresített fegyverek megismerésére, valamint az éjszakai tevékenység megtanulására. Csupán ezek után kerül sor az ejtőernyős-deszant kiképzésre. A kezdő kiképzése az úgynevezett komplex feladatok elsajátításának szakaszával kezdődik, amikor az alegységbe tankok és tüzérség is tartozik. Elsajátítják a helikopterről végzett harctevékenységet, valamint páncélozott szállítójármű személyzeteként is. A kiképzésben legjobb eredményt elérőket választják ki a tisztiiskolákra.

Meg kell jegyezni, hogy az izraeli hadsereg sok gyalogos alegysége átmegy a deszantkiképzésen, amely a szakértők véleménye szerint lehetővé teszi a modern katona morális-pszichikai nevelését.

A deszantosok személyi fegyvere a GALIL (5,56 mm-es kaliberű). Mint a többi gyalogsági lövészfegyvernek, a GALIL-nak is van egy úgynevezett másodlagos alkalmazása – puskagránátot lehet vele kilőni.

Az ejtőernyős ugrásokat francia típusú, de izraeli gyártású ejtőernyőkkel hajtják végre. A főejtőernyőkupola nyílése után közvetlenül a deszantosok lekasztják a tartalékejtőernyő jobb oldalát – ez az előkészület szükséges a levegőből való tüzeléshez.

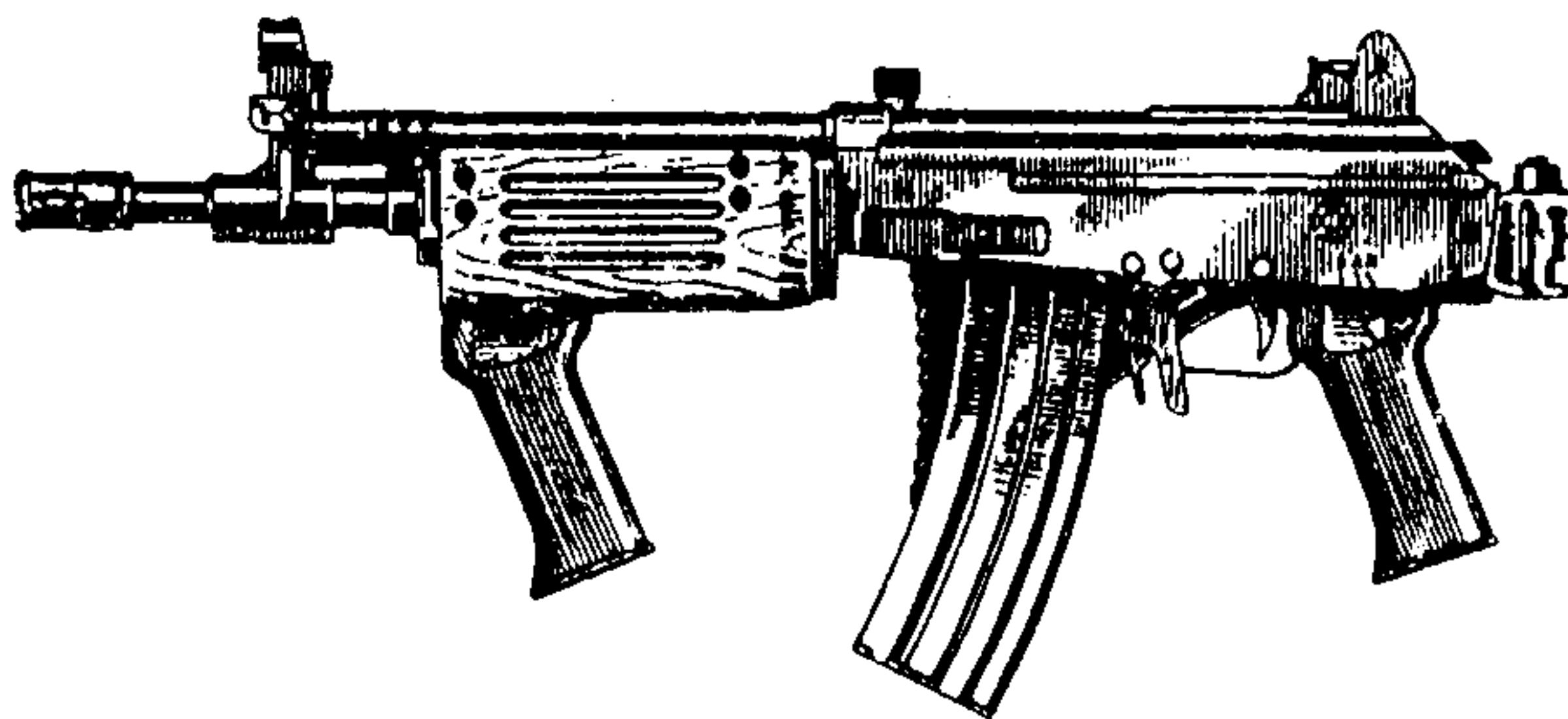
A deszantosok ideológiai felkészítéséről a parancsnokkal együtt a nagyszámú „lelki atya” végzi (minden alakulatnál, ahol 100 főnél többen szolgálnak van egy rabbi).

Izrael katonai vezetésének sok tagja, például az összes eddigi vezérkari főnök, a légideszantnál szolgált, elvégezte azt az iskolát, ami beléjük nevelte a patológikus gyűlöletet az arabokkal szemben.

A felsőbb katonai vezetés többsége viseli az ezüst ejtőernyős jelvényt, amely arról tanuskodik, hogy elvégezték a légideszant kiképzést és a jelvény tulajdonosa lojális a rezsimmel szemben. Ilyen jelvényrel nemcsak presztizs okokból rendelkeznek, ez hasznos a karrier szempontjából is. Nemhiába mondják, hogy az izraeli hadsereg ideológiáját a deszantegységeknél fogalmazták meg.

Izrael katonai-politikai vezetése jelentős erőfeszítést tesz, sok pénzt fordít arra, hogy a hadsereget, mint a Közel-Keleti béke őrét mutassa be. Például az elit-alakulatok, az ejtőernyős egységek hamis romantikájának dicsőítésére széleskörű kampányt szerveztek „rózsaszínű” anyagok publikálásával a nyugati államokban. Ugyan e célból Izrael elkezdte a nyugati országok zsoldos vezetőinek szervezését és összegyűjtését olyan publikációkkal, mint amiről a cikk elején szó volt.

97-2



2. ábra
GALIL CAP

IZRAEL

(Részlet R.J. Bragg, R Turner: *PARACHUTE BADGES AND INSIGNIA OF THE WORLD* című könyvéből 1979.)

... Az első ejtőernyősöket az SOE (Special operation Executive) európai tevékenységéhez képezték ki az angolok. Az angol mandátum lejárta után (1948. május) 1949-ben nyolc, angolok által kiképzett ejtőernyőssel létrehozták az ejtőernyős alakulatot. Az egységet 890. Ejtőernyős Zászlóaljnak nevezték és a 101. Kommandóval együtt harcolt határ-portyákon. A két egység 1954. január 6-án egyesült, s a 202. alakulat nevet kapta, s 1955. decemberéig a hadseregen belül tevékenykedtek. 1954-ben olyan határozat született, hogy a hadsereg tisztjeinek ejtőernyős kiképzést kell kapniok, tekintet nélkül arra, milyen egységnél szolgálnak.

Az 1956-os háborúban a 202. Ejtőernyős Brigád is részt vett és az 1. zászlóalja Mitla Pass-nál került bevetésre, októberben. Másik két század novemberben lett leugratva, míg a Brigád többi része földi műveletekben vett részt. 1956-67 között az ejtőernyős hadtest két brigádból áll, amelyek közül az egyik reguláris, a másik tartalékos állományú volt. A reguláris brigád létszáma 4500 fő volt. Megszűnt a kis, kommandó típusú válogatott szervezet, átalakult egy elsőosztályú, sok feladatra kiképzett földi alakulattá, amely emellett megőrizte teljes ejtőernyős kapacitását. Az 1967-es háborúban harci ugrást nem hajtottak végre, de az ejtőernyősök részt vettek a legnehezebb harcokban, Jeruzsálem elfoglalásában, végül a Golan-fennsík megszállásában.

1968-73 években portyázó- és kommandó akciókban vettek részt, miközben az egységek növekedtek. Az 1973-as háborúban az ejtőernyősök minden fronton ott voltak, a 31. Ejtőernyős Brigád a Golan-fennsíkon, egy másik a Szuezi-csatornán kelt át Egyiptomban. A legutolsó hadműveletük a „Jonathan” fedőnevű volt, amikor az ugandai Entebbe repülőtéren 1976. július 4-én egy eltérített repülőgépet foglaltak vissza.

Jelenleg (Szerk. megj.: 1979.) 8., 13., 29., 31. és 35. Ejtőernyős Brigád létezik, s van egy felderítő egység a Vezérkar alá rendelve, amely Légideszant Kommandót és békaemberekből álló Haditengerészeti Kommandót foglal magában. Az utóbbiak sikeres támadásokat hajtottak már végre 1969-ben a Szuezi öbölben, 1973-ban Port Saidban. Van egy Légierő Kommandó Egység is, de nem biztos, hogy ez ki van képezve ejtőernyős ugrásra.



IZRAELI EJTŐERNYŐS JELVÉNYEK

1—alap jelvény, 2—haladó ugró, 3—szabadeső ugró, 4—hajtogató, 5—kommandó oktató

Fordította: N.M.

WALLY GUBINS KÜLÖNÖS ÉS CSODÁLATOS VILÁGA

(Parachutist 1987. No. 6.)

Pete Reynolds 19 éve tiszthelyettes a Brit Királyi Légierőnél, s nemrégiben még egy órányi autózásra állomásozott Londontól – az elmúlt két évben alakult át azzá a felülmúlhatatlan, eleven ördög-gé, Wally Gubbins-á (talán ez a helyesebb kifejezés?), azon videofilmek sztárjává és társrendezőjévé, amelyek elképzelése szerint első példányai lesznek ezután a vad és bolondos ejtőernyős kalandoknak.

Kérdés: Miért nevezi magát Wally Gubbins-nak?

Válasz: Angliában a Wally olyan ember, akivel minden kalamitás megtörténik. Ha az utcán valahol egy banánhéj van, akkor Wally csúszik el rajta. Wally-val mindenféle, normálistól eltérő dolog megtörténhet – és pontosan ez történik a videoszalagon is. Ő az, aki a sportban bizarr dolgokat keresve, szerényen vállalkozik a sport forradalmasítására. Wally ugyanaz az ejtőernyős sportban, mint ami a Harlem Globetrotters a kosárlabda világában: valaki, aki nem e világi, zseni és bolond egyszemélyben.

K.: Honnan van a Gubbins? Képzeletéből?

V.: Gubbins, Leo Dickinson, a társam, szüleménye és ötlete. Gubbins egy helyettesítő szó, vagy név, amit Angliában gyakran használnak olyan dolgok, vagy személyek megnevezésére, amelyek, vagy akik neve hirtelen nem jut eszünkbe. Például azt mondják: Ne felejtse el, magával hozni azt a gubbins-t is (izét).

K.: Mi indította Önt ebbe az irányba? Kinek az ötlete volt, Leoé, vagy Öné?

V.: Ezt a dolgot Leo indította el, mert a kalandos sportok dokumentumfilmjeivel foglalkozik. Miután 15 évig dolgozott különböző TV társaságoknál, végre olyan valamit szeretett volna csinálni, amit maga is élvez. Mivel ő is ejtőernyős, kézenfekvő volt az ejtőernyőzéssel foglalkozni. Úgy találkoztunk, hogy mind a ketten filmeztünk. Néhány komikus felvételnél együttműködtünk, majd Amerikába mentünk és ott, Floridában készítettük 1982-ben az első Wally Gubbins videoszalagot.

K.: Melyiket véli a felvett sok mozzanat közül a legcikisebbnek?

V.: A most befejezés előtt álló filmen látható bekötőköteles fennakadást. Ez minden ejtőernyős rémálma: az ugró a bekötőkötélnél fogva lógva marad a repülőgépen – esetleg eszméletlenül – és az oktatónak le kell másznia a bekötőkötélen, megmenteni.

Természetesen, Wally Gubbins, Gubbins-sága révén minden dolgot a lehető legszokatlanabban csinál. Ebben az esetben természetesen ő mászik le (ez az én szerepem volt, s többször meg kellett csinálni) és egy 30 cm-es nepáli kést szorongat.

A bekötőkötélen való lemászás és a bekötőkötél elvágása után a legcikisebb látvány, úgy gondolom, a kötélről levágott ugró főejtőernyőjének nyitása volt – mivel a bekötőkötél nem a repülőgéphez, hanem Wally-hoz lett kötve. Ez természetesen, sok tervezést igényelt, de már az első próbánál sikerült.

K.: Wally, ha az eddig készített videofelvételeiből ki kellene választani két kedvenc jelenetet, melyek lennének azok?

V.: Azt hiszem, a legmulatságosabb a „kocsonyás” ugrás volt. El nem lehet képzelni, micsoda dolog az, ha egy tál kocsonyával ugrunk ki a repülőgépből és megpróbáljuk a kocsonyát 180 óra sebesség mellett elfogyasztani – látjuk, ahogyan a kocsonya lassan körbe úszik...

Azt hiszem, ez az a jelenet, amit a legjobban szeretek.

K.: Sok-sok lány is szerepel ezeken a felvételeken. Problémás-e az ejtőernyős lányokat rávenni a filmfelvevő gép elé állásra?

V.: Egyáltalán nem jelent problémát. Sőt, a legtöbb ejtőernyős, akit felkértünk, hogy segítsen Wally Gubbins felvételénél, még arra is hajlandó volt, hogy a saját ugrásuk költségét fedezzék, miközben nekünk segítenek. A lányok meg különösen szeretnek résztvenni ilyenféle munkában.

Nem tudom, azért-e, mert az ejtőernyőzéssel foglalkozó fiúk számához képest a lányok lényegesen kevesebben vannak, de az biztos, hogy a lányok mindig segítettek nekünk.

K.: Honnan veszi az ötleteit? Minden ötlet Öntől származik, vagy mások is hozzájárulnak? Vagy az is lehet, hogy elárasztják ötletekkel mindenhol?

V.: Óh, mindenki sokat segít, s sokszor megkérjük a velünk együtt rendszeresen ugrókat, hogy adjanak tippeket. Ugyan nem mindig használjuk fel ezeket a tippeket, de mindig odafigyelünk rájuk.

K.: Azt mondta, hogy sokat tanult az első videofilm értékesítésből és népszerűsítésből. Tudna-e mondani valamit a video-üzletben való részvétel gazdasági oldaláról és a „kalózmásolókkal” kapcsolatos gondokról?

V.: A kérdés első felére a válasz: igen! Nagyon sokat tanultunk az ejtőernyős filmekkel kapcsolatosan a piackutató és értékesítő munkából és az is biztos, hogy ezeknek a filmeknek korlátozott a piaca. Azonban megkíséreljük mindenki figyelmét felhívni ezekre – ha mód van rá. Mindenkinek képesnek kell lennie a jövőben Gubbins felvételt nézni és megérteni azt, mi is látható rajtuk. A legközelebbi filmnél reméljük, növekszik az eladások száma, mert enélkül nem tudjuk folytatni a gyártást. Ezzel el is értünk a következő kérdéshez. Mindnyájan tudjuk, milyen video-kalózkodás folyik, de reméljük, ha időben ki tudjuk vinni a piacra a megfelelő mennyiséget, akkor az emberek ezt vásárolják meg, azelőtt, hogy „kalózmásolatok” is elkészülnének.

Az is igaz viszont, hogy jelenleg nincs mód – technikailag – a kalózmásolatok kiküszöbölésére.

K.: Hisz abban, hogy van TV piaca a Wally-nak?

V.: Határozottan hiszem. Különböző TV-k, világszerte, érdeklődtek az első Wally Gubbins iránt. Ezért aztán úgy készülnek az újabb felvételek, hogy azokat bárki megérthesse, megismerhesse. Most egy négy részből álló sorozatot tervezünk, részben azért, mert a TV társaságok sorozatokban érdekelték.

K.: Mondana-e többet saját személyéről, hogyan került az ejtőernyőzéssel kapcsolatba? Például hány éves?

V.: Öreg vagyok – jövőre 36 éves leszek, ekkor lesz az ejtőernyőzésben eltöltött éveim száma 20. Csaknem 4000 ejtőernyős ugrásom van, az ejtőernyőzést a Királyi Légierőben kezdtem. Először fizikai oktató voltam, majd ejtőernyős oktató lettem. Így kerültem az ejtőernyőzés csodálatos világába. Most egyszerűen szilárd tagja vagyok az ejtőernyősök közösségének és ez nagyszerű.

Fordította: Szuszékos M.

Kiadja: LRI Repüléstudományi és Tájékoztató Központ

F.k.: Domokos Ádám

F.szerk.: Kastély Sándor

ISSN 0236–9680

LRI Sokszorosító 88128 Budapest-Ferihegy

F.v.: Török Alajos