

TARTALOMJEGYZÉK.

Baleseti jelentések.	2
See Ya Felix: Az első osztrák, aki leugrott az 1000 méter magas Kjeragról Norvégiában!.....	3
Stratégia az ejtőernyőzés fejlesztéséhez	4
IPC javaslat. (1997).....	14
Ch. Kirsch: Haladás vagy veszély?.....	15
R. Lodes: A besorolások lappangó változtatása?	17
A 'PIA' javaslata az FAA TSO C23b-t érintő aggodalmát illetően.	20
EJTŐERNYŐ SZERELŐK ELLENŐRZÉSI LISTÁJA MENTŐEJTŐERNYŐKHÖZ.....	22
Felelősségbiztosítás kétüléseknél	22
AC.105-2C számú TANÁCSADÓ KÖRLEVÉL.....	23
E.Ness: A LÉGI SPORTOK KIALAKULÁSA.....	36
Big Jake első ugrása.....	39
Big Jake első bemutatója.	41
Big Jake a bajnokságon	43
Big Jake bosszúja	44
Big Jake a potenciális oktató.....	46

Baleseti jelentések.

(Parachutist, 1998.No.1.)

37 éves férfi, 8 ugrással egyedül ugrott ki 3300 m magasságon. Szabadesése normális volt, 1200 méteren végbemenő nyílással. Megközelítően 5 m magasságban a nyilvánvaló turbulencia hirtelen balra fordította kupoláját. Elmulasztotta a fordulót korrigálni és nem lebegtetett ki földetérés előtt. Mialatt még kereszt szélben volt megkísérelte kifutni a földetéréskor kialakult lendületet, de felbukott, előre dőlt és először az arcával csapódott a földre. Később a kórházban halt meg.

Következtetések: Ez volt az ugró harmadik ugrása azon a napon, alapvetően ugyanazon feltételek közepette. Az illető viszonylagos tapasztalatlansága végett vagy nem érzékelte a turbulencia keltette fordulót eléggé időben ahhoz, hogy korrigálja a helyzetet vagy amiatt volt ideges, hogy a földhöz ily alacsonyan megkezdje a szükséges kormány mozdulatokat.

A turbulencia még meglehetősen enyhe szélben is kialakulhat a földetérési terület szélfelőli oldalán lévő akadályoktól eredő zavarok, vagy az ugróterület környékén, a különféle felületeken ható forró napsütéstől származó mikrometeorológiai zavarok eredményeként. Az ugróknak állandó ébernek kell maradniuk a szélben beálló hirtelen változásokkal szemben és úgy kell korrigálni a kupolát, hogy az megtartsa repülési irányát. A cél itt az, hogy a kupola folyamatosan egyenesen haladjon - rendszerint a szél felé mutatva - a kormányszervek segítségével.

Ha egyszer a kupola elkezd fordulni, az ugrók gyakran érik úgy el a földet, hogy egyik lábuk vagy karjuk a forduló irányába mutat. A hevederzetben történő áthelyeződés az adott oldal irányában, tulajdonképpen csak tovább ront a forduló tényén. A legjobb védelem a tökéletesnél gyengébb minőségű földetérésből eredő sérüléssel szemben, ha lábainkat és térdeinket kissé összepréseljük és kibukfencezzük a földetérést (ejtőernyős földetérő talajfogás).

42 éves férfi 3800 ugrással szabadeső oktató ugrása rutinszerűen ment végbe, rendes nyitással és ereszkedéssel. A földetéréskor a végső célra közelítéskor, megközelítően 25 m magasságban az ugró elindított egy hirtelen elsőhevederes fordulót. Elejtette bal oldali kormányfogantyúját s a kilebegtetéshez nem tudta időben azt visszaszerezni. Csak a jobb oldali kormányzsinórral kísérelt meg lebegtetni.

Következtetések: A nagy teljesítményű kupolával (STILETTO) földetéréseknél az ugrónak egy csomó dolgot kell figyelembe vennie. Az elmúlt öt év során a baleseti jelentések, ennek a potenciálisan halálos gyakorlatnak erősen kritikus időzítését valamint annak szükségét támasztják alá, hogy mindennek a terv szerint kell mennie. Nem ez az első példája a hurok forduló közepén elejtett kormányfogantyúnak. Ebben az évben ez volt a második halálos eset ugyanebből a problémából kifolyólag.

Az ejtőernyősöknek minden eshetőséget tervezniük kell. Az alacsony, merülő fordulókval kapcsolatos problémák az elveszett és levált kormányfogantyúktól a mások által okozott hirtelen közlekedési problémákig, a földetérési területen és az afelett lévő akadályokig, a turbulenciáig és az egyszerű emberi hibáig terjed. Az illető reagálása - lebegtetés a másik irányító zsinórral - nem járt sikerrel be. Mégis mindamellett, ez az ejtőernyős egy rendszeresen alacsonyan forduló személy volt s aki ezzel a kupolával mintegy négy éves tapasztalattal rendelkezett.

A szándékosan ismételt kockázatos tevékenység bárkit arra kellene vezetnie, hogy igen gondosan tanulmányozza át, mire is készül. Az ejtőernyős baleset tanulmányozása és a kialakulható számos probléma megoldásának kifejlesztése ezen sport viszonylagos biztonságához kell, hogy vezessen.

Az ipar megkezdte a nagy teljesítményű kupolák kezelésével kapcsolatos részletesebb információ terjesztését. Együttesen a különféle programok arról szólnak, hogy az ember még egy biztonságos magasságon tanuljon meg mindent a kupolájáról. Az ugró részéről minden egyes kupola teljesítmény-lehetőségeinek és korlátainak megértése, a föld közelében végzett még ésszerűbb cselekvésekhez vezethet. A földetéréskor bekövetkező halálos balesetek példája csökkenni látszik, de a történelmet figyelmen kívül hagyókra, ugyan az a kockázat zúdul, mint azokra, akik életüket eddig már elvesztették - és bizonyos esetekben akik még mások életét is elvették.

41 éves férfi 160 ugrással párban hagyta el a gépet 1200 méterre tervezett szétválással. Az első megfigyelte amint társa stabilan csúsztat a nyitás idejéig, majd szem elől veszítette. A második ugrót később úgy találták meg mintha zsákzáródásos főejtőernyő rendellenessége lett volna összegabalyodott a tartalékejtőernyővel. Nem érte túl a földetérést.

Következtetések: A gépbeszállás előtt a szemtanúk látták, amint nehézsége támadt, főajtóernyő nyitóernyőjének összehajtogatásával és Cordura anyagú (nem rugalmas) nyitóernyőzsebébe helyezéssel. A nyitóernyőn egy kemény húzást tapasztalhatott, amit azonnal egy zsákzáródás követett. (A felfűzött zsinórzat áthúzódott a zsák lezáró karikáin így zárva le a zsákok.)

Az ugró ekkor nyilvánvalóan leoldás nélkül húzta meg a tartalékejtőernyő kioldót és a csatolótag, valamint a tartalékejtőernyő leváló belsőzsákja összegabalyodott a főajtóernyő zsinórzatával. Az ejtőernyősöknek képezniük kell magukat arra, hogy felismerjenek egy zsák-záródásos rendellenességet, ami egy részleges rendellenességnek számító kinyílt - de fel nem töltődött - ejtőernyő. A helyes reagálás, ha a kellő magasság adott, a tartalékejtőernyő nyitása előtti leoldás.

45 éves férfi 1000 ugrással új felszereléssel ugrott, tok aljára helyezett nyitóernyővel. Extra nagy méretű ugróruhát viselt. 4600 m magasságról ugrott egy csoporttal, ami 1200 méteren vált szét. Az ugrót senki sem látta egészen a becsapódás előtti pillanatig.

Következtetések: Az ugrás előtt az ejtőernyős kijelentette, nem szokott tok aljára erősített nyitóernyőt alkalmazni. Csak találgatható, hogy az extra méretű ugróruhával egyszerűen nem tudta meglelni a számára ismeretlen helyzetű nyitóernyőt. Testére úgy találtak rá, hogy tartalékejtőernyő kioldója még a helyén volt de a leoldó fogantyút meghúzta.

A baleset helyén végzett esemény utáni felszerelés vizsgálat feltárta, hogy a tok aljára szerelt nyitóernyő könnyen kijött a zsebből. Az elhunyt pánikba eshetett és a tartalékejtőernyő kioldó helyett a leoldó fogantyút húzhatta meg, vagy későn oldott le s egyáltalán nem nyúlt a tartalékejtőernyőhöz.

Ha valaki nem találja a főajtóernyő nyitóernyőjét, a helyes eljárás a teljes rendellenesség esetén; ívelés, a tartalékejtőernyő kioldóra tekintés, a fogantyúért nyúlás és meghúzás majd visszatérni az ívelt helyzetbe s ellenőrizni, hogy a tartalékejtőernyő nyitóernyője nyílik-e. A leoldó fogantyúval való idő pazarlásért, teljes rendellenesség esetén - ahol semmi sem nyílik - ugrók tucatjai fizettek életükkel az elmúlt évek során. A leoldó fogantyú meghúzása a tartalékejtőernyő kinyitása előtt, teljes rendellenességnél még sosem mentett meg senkit. Egy biztosító készülék ennek a halálos balesetnek is elejét vehette volna.

53 éves férfi 2 ugrással kettős szintű felgyorsított szabadeső edzőugrását hajtotta végre. Zuhanás közben ugrómestere jelezte, hogy nyújtsa ki lábait, de ő erre azok még jobban való behúzásával válaszolt. Az ugrómester ekkor ismét megfogta karjait és nyitási jelet adott neki. Amikor a tanuló nem reagált, a földalati ugrómester a tanuló kezét a kioldóra tette és 1500 méteren segített neki a nyitásban. A tanuló nem ereszte el a kupola fékeit és petyhüdten maradt a hevederzetben egészen a földteérésig.

Következtetések: A vizsgálatot folytatók úgy hiszik, hogy a tanuló szívrohamot, vagy szív-szélhűdést szenvedett az ereszkedés alatt. Nem tett említést beiratkozási lapján és felelőség alóli felmentésén arról, hogy orvosi problémái vagy kóros rendellenességei lennének.

A kiképzésben és a felszerelésben beállt fejlődés még több ember számára nyitott ajtót az ejtőernyőzéshez. Általános megfigyelésben az ejtőernyőzés, mint elfogadható kockázat, bizonyos okból kifolyólag egyeseket a biztonság téves érzetéhez vezethet. A leendő ugróknak tudniuk kell arról, hogy az ember meghalhat és meg is hal az ugrás közbeni kialakult szívrohamtól. Talán a múltban az ejtőernyősök ritkán hunytak el szívük hibája miatt, a sporthoz való közeledés még óvatosabb volta miatt. Az ejtőernyősöknek fontolóra kell venniük egészségi és fizikai állapotukat ahogy egyre jobban öregednek, különösen azoknak, akik a kezdeti tanuló képzés stresszét kockáztatják.

Ford.:Sz.J.

See Ya Felix: Az első osztrák, aki leugrott az 1000 méter magas Kjeragról Norvégiában!

(Fallschirm Sport Magazin, 1997.No.9.)

A Hid-napról (West Virginia/USA - 97. február) történt jelentkezésem óta eltelt némi idő (L.: Ejtőernyős Tájékoztató, 1992.No.6. p.58.). Közben számos BASE ugrást hajtottam végre hidakról, amelyek magassága 190 és 45 m között változott.

A négy nagybetű által jelképezettek keresése során (B-uilding, A-ntenna, S-pan, és E-arth) ez alkalommal az E-betűre leltem. Éppen ezért vertem fel sátramát Norvégiában, hogy én legyek az első osztrák, aki megugorja az 1000 méter magas KJERAG-ot. Ez a hegy egy 240 km hosszú fjord végénél van,

és egyben kiinduló pontja számos BASE-ugrónak szerte a világon. Mindegyikünk közös szándéka volt ennek a hegynek először megmászása, majd szabadeséssel elhagyása.

Miután megérkeztem a BASE-táborba, megismerkedtem négy amerikai BASE-ugróval, akik a világ legjobb BASE-ugróinak számítanak. A "The Spiders from Mars" név mögött Tim, Greg, Mike és Christian rejtőzködik. Ezen fiúk mindegyike túl van már az elsimerésre méltó 500. BASE-ugráson. Csatlakoztam hozzájuk, így sikerült 8 nap alatt 13 ugrást végezniem 4 különböző helyről. Nehéz körülmények, mint amilyenek a kőd, majdnem minden napi eső és a 15 m/s-ig fokozódó szél voltak azok, amelyek miatt az expedíció felmenetele 2 óráig tartott. De kárpótoltak bennünket a BASE-ugrások szavakkal leírhatatlan benyomásai.

Nem minden büszkeség nélkül mondom, hogy számos leugrási változatot (pl. hátraszálló, előreszálló, stb.) a "Spiders from Mars Team" felvette a programjába. Ezzel taggá váltam a világ legjobb BASE-csapatának, és idén októberben az amerikai Hid-nap bajnokságon ezekkel a fiúkkal együtt indulok az első hely megszerzéséért.

Ezen a bajnokságon egy 274 méter magas hídról történik az ugrás, és csapatok teljesítményét zsűri ítéli meg.

Azonban ahol fény van, ott árnyék is akad, vagyis ebben az évben is történt halálos baleset. Ez a halálos végű baleset újra csak azt igazolja, hogy sok ejtőernyős (bizonyára közülünk is néhányan) azt képzelik, hogy egy 1000 méteres szikláról a leugrás ugyanolyan, mint egy repülőgépből történő kiugrás. A szerencsétlenül járt ejtőernyős hölgynek már több mint 2500 ejtőernyős ugrása volt, ezért igen gyakorlottnak számított. Valószínűleg ez volt az oka, hogy a helyileg tartott egynapos BASE-tanfolyamon nem vett részt. Egy ilyen tanfolyamon számos témával foglalkoznak, többek között a BASE-ejtőernyő hajtogatásával, helyes leugrási testtartással légáramlásmentes viszonyok esetén, sziklafalak tulajdonságaival, 180°-os forgások mellett az ejtőernyőnyitással a sziklafal közelében. Másnap az első BASE-ugrása során az leugrás után nem tudta magát stabilizálni, és kb. 13 másodperc múlva bekövetkezett az elkerülhetetlen - a nagysebességű becsapódás. Az első BASE-ugrásáért az életével fizetett. Oka volt ennek elsősorban a kevés vagy teljesen hiányzó előkészítés, saját képességének túlbecsülése és a pánik, amit a 180 km/ó-s sziklafal menti zuhanás váltott ki. A KJERAG-ot egy napra lezárták a holttest kihozatala idejére. A következő reggel már újra számos ejtőernyős kapaszkodott fel az ugrási pontra rosszul felkészülve, sisak nélkül és szandálban. Sajnos az ilyenek miatt feltehetőleg hamarosan újra illegálisan lehet majd végezni ezt a szép BASE-ugrást szerte a világon.

Ford.: Mándoki B.

Magyarul megjelent cikkek:

- 1) El Capitan. (EJTŐERNYŐS TÁJÉKOZTATÓ, 1980/6. 1.)
- 2) A Trollenveggenről tilos az ugrás (EJTŐERNYŐS TÁJÉKOZTATÓ, 1988/5. 27.)
- 3) BASE. (EJTŐERNYŐS TÁJÉKOZTATÓ, 1991/5-6. 29.)
- 4) BASE-ugrás (EJTŐERNYŐS TÁJÉKOZTATÓ, 1993/2. 23.)
- 5) J.Boenish: BASE sportejtőernyőzés. (EJTŐERNYŐS TÁJÉKOZTATÓ, 1993/4. 22.)

Stratégia az ejtőernyőzés fejlesztéséhez

(FAI Nemzetközi Ejtőernyős Bizottság Fejlesztési Munkacsoport. 1998. január 30.)

1. változat

1. Bevezető

Az ejtőernyőzés egyfelől azon a versengés és teljesítmény, amely a sportokban való részvétel alapvető szempontjának számít. A siker az egyéni szinten olyan gyakorlati képességi minőségeket igényel, mint az erő, a kitartás, a gyorsaság és a megtanulható, megtanítható koordináció és technika. Másfelől viszont a sport magába foglal olyan etikai elveket, mint pl. a sportszerűség, a társas viszony és az ellenfél tisztelete. Egy sport fejlődéséhez ezen jellemvonások mindkét oldalának figyelmet kell szentelni minden szinten az egyéntől a nemzetköziig. Ennek felismerése vezette el a Nemzetközi Ejtőernyős Bizottságot

(IPC) egy olyan fejlesztési program megfogalmazásához, amely a kiemelkedő teljesítés számára fokozza az ejtőernyősök számára a lehetőségeket.

A fejlesztési erőfeszítés akkor vette kezdetét, amikor 1990-ben az IPC felállította az IPC 2000 elnevezésű munkacsoportot (Lásd: IPC-2000 munkacsoport.1993. Ejtőernyős Tájékoztató, 1996/1.p.13.) A munkacsoportok tevékenységei többnyire különböző belső problémákkal, valamint a jövőbeni kommunikáció kihívásaival kapcsolatos foglalkozásokból állottak. A Fejlesztési Munkacsoportnak 1997-ben bekövetkezett létrehozásával a fejlesztési tevékenységnek erősödnie kell és új eljárásokat kell bevezetnie.

A Fejlesztési Munkacsoport első feladata az, hogy a szervezet számára egy helyzetelemzést dolgozzon ki. Természetesen ezt egy IPC stratégia fogja követni. Ez a kiadvány arról nyújt áttekintést, ami talán annak a legfontosabb és legátfogóbb fejlesztési programnak számít, amit a légisport bizottságoknak majd ki kell dolgozniuk. Az ejtőernyőzés fejlesztésének részletei és tervei az alábbi meghatározás keretében kerülnek ismertetésre.

"Az ejtőernyőzés fejlődése egy olyan dinamikus és szüntelen folyamat, amely mindazokat a hatékony és egymással összefüggő programokat biztosítja, amelyek úgy az alap-, mint az elit ejtőernyőzés követelményeinek biztosításához szükségesek egy önálló rendszer felépítése és működtetése érdekében."

Feladatunk az itt rögzített célkitűzések és célok elérése, illetve ezeknek a gyakorlatban történő megvalósítása. Ennek a feladatnak a megvalósítása szoros együttműködést kíván az FAI-val és a nemzeti szövetségekkel. Ezekhez, és minden más olyan egyénhez és szervezethez, akik részt kívánnak venni a az IPC-vel és a Fejlesztési Munkacsoporttal való fejlesztési együttműködésben, el kell juttatni ezt a kiadványt és egyben meghívásunkat is.

2. Szervezet.

Az IPC fejlesztési munka tervezésért, a koordinálásért és irányításáért az átfogó felelősség a Fejlesztési Munkacsoporté. A Munkacsoport 'X' tagból tevődik össze, akiket az IPC Plenáris ülése nevez ki. A munkacsoport 'X' számú tagból és a csoport elnökéből tevődik össze. A Munkacsoport évente két alkalommal találkozik rendszeresen és azeken az összejöveteleken rendszerint más kulcs fontosságú személyek is résztvesznek. Az IPC fejlesztési munkában felhasznált eszközök finanszírozása az IPC költségvetésén keresztül történik.

3. Egy stratégia irányába

Az ejtőernyőzés világszerte fejlődése bonyolult és dinamikus folyamat. Az IPC fejlesztési célja, szerte a világban javítani az ejtőernyős teljesítmények általános színvonalát. Valódi fejlesztés nem mehet végbe csupán a fentiekből. A fejlődés nagyjából az egyes országokban ráfordított erőfeszítések eredménye kell, hogy legyen. Az IPC-nek kell kezdeményeznie és kidolgoznia számos olyan eszközt, melyek ebben a folyamatban segítséget nyújtanak.

A Fejlesztési Munkacsoport létrehozása lehetőséget nyújt az eszközök és stratégiák kidolgozásához és vizsgálatához. A következő lépésnek a jövőben, a helyzet elemzésének és a stratégia alapos kimunkálásának kell lennie. Egy a jövőt célzó stratégiának, számításba kell vennie az eddig előállt helyzeteket és felmerült tényezőket is, valamint az ezekből levont tanulságokat. Továbbá magába kell foglalnia az IPC fejlesztési céljainak világos ismertetését, ezek megvalósításához/eléréshez felhasználandó eszközöket, valamint az Fejlesztési Munkacsoport szerepét. Egy stratégia kialakítása a bizottságoktól valamint számos egyéntől és szervezettől származó nagymennyiségű információt tesz szükségessé.

Az ejtőernyőzés fejlesztésének legelső lépéseként bátorítanunk kell annak a tudatát, hogy a fejlesztés kétirányú folyamatot jelent, számos résztvevővel. Az összes résztvevőnek jól összehangolt erőfeszítésben kell együtt dolgozniuk.

4. A fejlesztés háttere

Az IPC már jókora mennyiségű gyakorlati tapasztalatot és tudást halmozott fel az ejtőernyőzés fejlődését illetően. Ezen folyamat alatt számos lecke és ötlet merült fel, amelyeket célszerű a tervezés folyamatba építeni, a jövőbeli fejlesztés és együttműködés végett.

4.1 Az ejtőernyőzés fejlődése - Definíciók és célok

Az ejtőernyőzés fejlődése az a dinamikus és szüntelen folyamat, amely biztosítja a hatékony és egymással összefüggő programoknál mindazon követelmények teljesülését, melyek úgy az alap-, mint az elit ejtőernyőzés érdekében történő építéshez és működéshez elengedhetetlenül szükségesek. Az IPC legnagyobb fejlesztési célja, hogy Tagszövetségeivel együttműködve világszerte emelje az ejtőernyős teljesítmények általános színvonalát. Még pontosabban, a fejlesztési együttműködésnek olyan körülményeket kell létrehozniuk, amelyben minden ország - ha rendelkezik a szükséges erőforrásokkal - képes arra, hogy lehetőségeit versenyeken kifejezhesse és a lehetséges maximális hasznot tudja húzni a sportból.

4.2 Állandó struktúrák

A fejlesztés szakértői általában egyetértenek abban hogy a sport fejlődésének kulcsa az állandó adminisztratív, szervezési, hivatali, edzői, tudományos és egészségügyi struktúrák létezésétől, működésétől függ. Az IPC Tagszövetség az a testület, mely közvetlenül felelős ezért a sportért saját országában. Mint ilyen, az a struktúra az, amelynek biztosítania kell a sport összes többi struktúráinak, vagy alstruktúráinak koordinálását és funkcionálását.

Mindegyik IPC Tagszövetség célja közé kell tartoznia egy hatékony és működő állandó struktúra megvalósítása. Az IPC fő szerepe ennek elérésében a fejlesztési együttműködés során a Tagszövetségek tanáccsal ellátása és támogatása kell, hogy legyen.

4.3 Fejlődés alulról

Noha fennáll a szüksége a külső segítségnek, a sportnak egy országban magvalósuló állandó fejlődése nagyjából, az abban az országban élő emberek erőfeszítéseinek eredménye kell, hogy legyen. A fejlesztés megértését és az azzal kapcsolatos elkötelezettséget átültetni nem lehet. Ennek azokban kell növekednie, akik az adott szükségletek meghatározásában vállalnak komoly szerepet. A munka és a felelősség legnagyobb része a földönmaradók kezében kell, hogy maradjon.

4.4 Együttműködés és koordináció

Az ejtőernyőzés fejlesztéséhez szükséges eszközök és intézkedések nyilvánvalóan meghaladják az IPC kevésbé fejlett Tagszövetségeinek pénzügyi és/vagy technikai képességeit. A fejlesztési célok elérése ezért az egyének és szervezetek közötti hatékony együttműködéstől és társas viszonytól függ, a kétoldali és többoldali alapokon egyaránt.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni semmilyen sporton belüli, vagy azon kívüli potenciális társas viszonyt vagy segítségforrást sem. Ideértendő a szakértelem és az anyagok cseréje, az országokon belüli testületek közötti együttműködés, valamint magában az IPC-n belül történő együttműködés is. Az IPC egyik fontos szerepe kell, hogy legyen, pozíciójának és terjedelmének felhasználása a fejlesztési együttműködés javítására és fokozására oly módon, hogy bevezeti és hatékonyan koordinálja mindazon partnerek tevékenységeit, akik a Tagszövetségek fejlesztési igényeinek kielégítéséhez szükségeltetnek.

4.5 A haladás kiértékelése

Azonos információk szükségesek - mint belső operációs eszköz - a fejlesztési erőfeszítések eredményeinek megbízható kiértékeléséhez, valamint az indokolás és irányítás céljára. A múltban a fejlesztési munka bírálatának alapja a részleges információ volt. Az egyik kifejezet bíráló szerint nem volt kimutatható világos összefüggés a hozott intézkedések és azok eredményeként elért haladás között. Az a tény, hogy csak néhány mennyiségi mérés - például a megtartott hivatalos tanfolyamok száma - készült, azt jelenti, hogy még azon a területen is, ahol előrelépés volt, ott is nehéz volt kimutatni a közvetlen okot. Azonban annak érdekében, hogy a fejlesztési együttműködésre irányuló erőfeszítések folytatódjanak, életbevágóan fontos a haladás megbízható mennyiségi és minőségi értékelése is.

4.6 Rugalmasság és együnetűség

A világszerte működő fejlesztési stratégia hatékony megvalósításának eléggé rugalmasnak és gyakorlatiasnak kell lennie, hogy alkalmazkodni tudjon a változó körülmények széles köréhez. A túl sok eszköz azonban - többek között - az irányultság általános elvesztéséhez, együttműködési nehézségekhez és zavarhoz vezethet a nem teljesen tájékozott emberek között. A hatékonysághoz és hitelének fenntartásához, ezeknek a rendszereknek meghatározott szabványokkal kell rendelkezniük a tantervet,

terminológiát, oktató anyagot, valamint értékelési és működési eljárást illetően. Ha ezek a rendszerek nem őrzik meg szabványait, akkor termékük minősége, azaz a sportot irányító egyének megalkuvóvá válhatnak és funkcióik is kompromittálódhatnak.

Ennélfogva az IPC, a sport nemzetközi irányító szerveként, természetesen a fejlesztési célok eléréséhez szükséges szabványoknak, szabályoknak felállítója és kieszközője.

5. Problémaelemzés

Ennek a fejezetnek a célja, kijelölni azokat a problémás területeket és legfontosabb meghatározott problémákat, amelyeket a partnereknek az ejtőernyőzés fejlesztésére vonatkozó együttműködés során célba kell venni. Bár a tényleges probléma, és ezek belső összefüggései országról-országra változhatnak, hét olyan területet azonosítottunk, amelybe a leggyakoribb problémák csoportosíthatók. Az 1.ábra ezen problémás területek szisztematikus bemutatására tesz kísérletet.

1.ábra

AZ EJTŐERNYŐZÉS NEM KIELEGÍTŐEN FEJLETT						
Elégtelen elit program		Elégtelen fejlesztési terv			Elégtelen alapprogram	
Tudományos és egészségügyi támogatási hiánya	Kvalifikált edzők hiánya	Versenyszerzési lehetőségek hiánya	Megfelelő Szövetségi tevékenységek hiánya	Kvalifikált tisztségviselők hiánya	Versenyszámok fejlesztésének hiánya	Az ejtőernyőzés kultúrájának hiánya.

A táblázat tetején lévő mező képviseli az alapvető problémát, azaz azt, hogy az ejtőernyőzés nem megfelelően fejlődött. Az ejtőernyőzés fejlődésének részeihez kell tartoznia az alap- és elit programoknak is. Az első követelmény egy megfelelő fejlesztési tervvel szemben, hogy az mind a kettőt felölelje. Ideálisan mindegyik Tagszövetségnek saját tervet kell kidolgoznia az adott helyzet, szükségletek és környezet elemzése alapján. A második sor középső mezője képviseli a fejlesztési terv hiányát. Az 1.ábra alsó szintjén lévő mezőkben az általunk azonosított hét fő probléma kapott helyet.

Az alábbi fejezetekben röviden elemezni fogjuk ezeket a problématerületeket és meghatározott társult problémáikat. Hangsúlyozni kell, hogy amint az 1.ábra is jelzi, nincs fontossági hierarchia a hét problémás területet illetően és felsorolásuk sorrendje sem utal ilyenre. A területek mindegyike kihatással van a többire és az egyik területen mutatkozó gyengeség az általános fejlődést is késlelteti, alkalmankint még akkor is ha a többi terület viszonylag erős.

5.1 Az ejtőernyőzés kultúrája

Amikor az ejtőernyőzés kultúrájáról beszélünk, a környezetnek azt a részét írjuk le, amelyben az ejtőernyőzés létezik. Ide tartoznak:

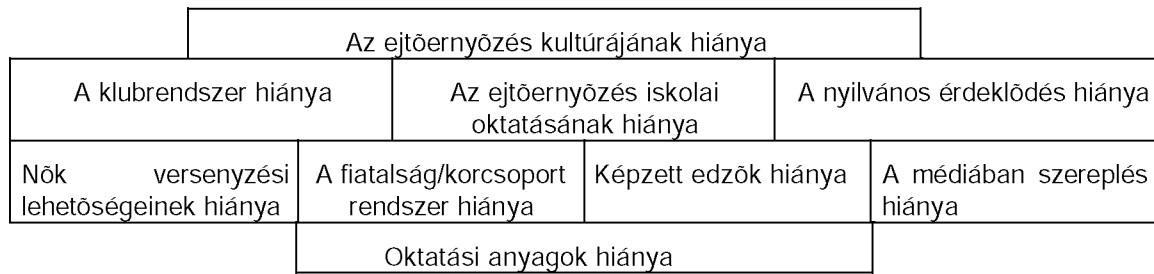
- az ejtőernyőzés általános elfogadása a nyilvánosság részéről és az ejtőernyőzés összes megnyilvánulásának méltányolása.
- az ejtőernyőzés szerepe a társadalomban
- az ejtőernyőzés hagyományai: kapcsolata más kultúra elemekkel, mint a sajtó, az irodalom, a televízió, a filmek és a politika
- a lakosság általános alap ösztönzési (szellemi indíték) szintje az ejtőernyőzéssel kapcsolatosan és
- a kultúra és technika egymásrahatása.

Az ejtőernyőzés kultúrája az a közeg, amelyben a sportnak növekednie és fejlődnie kell s ezért értelmes azt állítani, hogy minél ideálisabb alapokon nyugszik és erősebb ez a közeg, annál nagyobb a potenciálja a fejlődésre. A nyilvánosság által az ejtőernyőzés számára nyújtott támogatás, valamint az általános "tehetség készlet" mind egy-egy ország ejtőernyős kultúráját tükrözik.

Ennek a szintnek az emelése fontos folyamat. Fontos részét képezi az ejtőernyőzés, a fiatalság és az idősek felé történő bemutatása. A bevezetést az alap részvételi lehetőségeknek (például klubok, hadsereg, rendőrség, iskolák, egyetemek és más csoportok), valamint a médiákban történő széleskörű

terjesztésnek kell támogatnia. Az ejtőernyőzés alapjainak kiterjesztése, valamint az elitszintű programokban történő alaptudás helyes integrálása fontos célkitűzés kell, hogy legyen az ejtőernyőzés kultúrájának fejlesztése során.

2.ábra

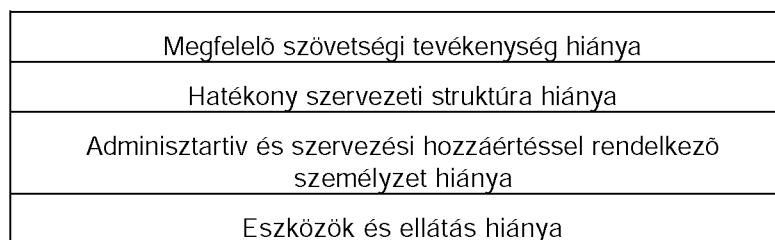


5.2 Országos ejtőernyős szövetség tevékenysége.

Az erős, hatékony és jól működő országos ejtőernyős szövetség elengedhetetlen feltétele az országon belüli ejtőernyőzés fejlődésének. Mivel ez a testület közvetlen módon felelős az ejtőernyőzésért, minden egyes IPC Tagszövetségnek kell elsősorban felelősnek lennie saját országában a sport fejlődéséért. Az adott problémák megoldása minden problémás területen bizonyos mértékben függ a hazai Tagszövetség azon hatékonyságától, miként tud állandó struktúrákat létrehozni, koordinálni és fenntartani bizonyos lényegesen fontos funkciók ellátása érdekében. Ideértve az alábbiakat is:

- általános adminisztráció és koordináció
- eszközök és felszerelések beszerzése és karbantartása
- versenyjegyzőkönyvek és statisztikák fenntartása
- kommunikáció országos, nemzetközi szinten a közmédiákkal
- kapcsolatok az országos és nemzetközi testületekkel
- versenyprogramok szervezése és levezetése
- tisztviselők kiképzése és koordinálása
- a sport piackutató tevékenysége
- a költségvetés és pénzügyek tervezése és ellenőrzése

3.ábra

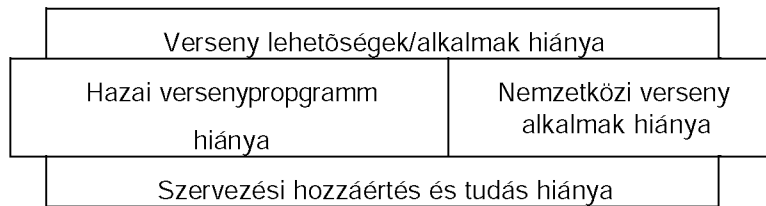


Általánosságban szólva a tapasztalatok azt mutatják, hogy számos Tagszövetség képtelen megfelelni a modern ejtőernyőzés egyre növekvő igényeinek és felelősségének, illetve akár még alapvető funkciók megvalósítására, egy ésszerű színvonal ellátásához, ezzel akadályozva a fejlődést. Az ezen a területen meglévő, csatlakozó problémák között a hazai szövetségekben hiányzik egy állandó és olyan hatékony szervezeti struktúra, aminek alapja az igényelt funkciók és a megfelelő tevékenységek világos ismerete.

5.3 Versenyzési lehetőségek

Az ejtőernyőzés fontos lényege a versenyezés, ugyanakkor a versenyezés elengedhetetlenül fontos az egyéni ejtőernyősök fejlődéséhez úgy az alap, mint elit szinten és rendszeres, helyi, területi és országos versenyek megrendezése szükségeltetik az országban rendelkezésre álló körülmények között. Továbbá a nemzetközi versenyezésben beálló alkalmak és lehetőségek úgy a térségben, mint világszerte szintén nagyon fontos szerepet játszanak feltéve, hogy a versenyeken résztvevő ejtőernyősök elérték a versenyek színvonalát és képesek hasznot húzni a verseny tapasztalatokból.

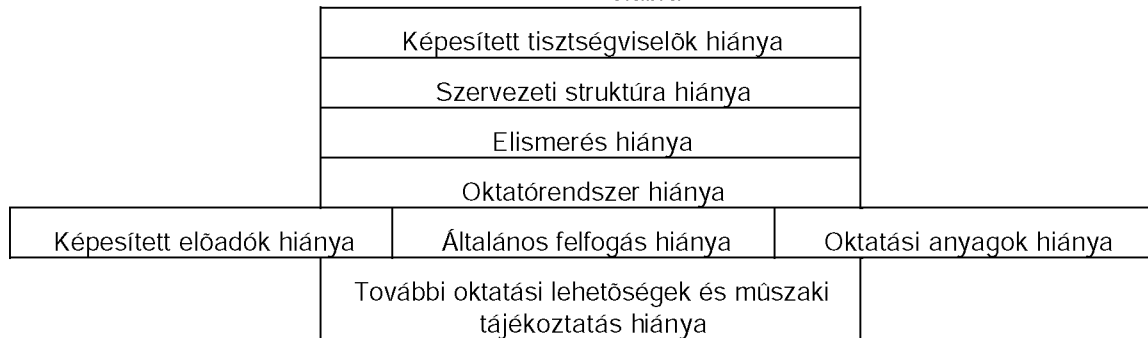
4.ábra



5.4 Tisztségviselők

Az ejtőernyőzésben az egyik kulcsszerepet a tisztségviselő tölti be. Minél fejlettebb egy ország versenyprogramja, annál nagyobb számú tisztségviselőre van szüksége. Azért, hogy munkájuk világszerte egyöntetű legyen a tisztségviselőket különlegesen kell kiképezni és minősíteni, státuszaikat pedig helyes módon kell elismerni. Egy olyan országos szervezeti struktúrának kell léteznie, amiben a tisztségviselőket mindig tájékoztatják a szabály változásokat illetően valamint, amiben munkájuk a helyes módon válik koordináltá. Ezek a követelmények egyformán vonatkoznak úgy az alap, mint az elitszintű ejtőernyőzésre.

5.ábra

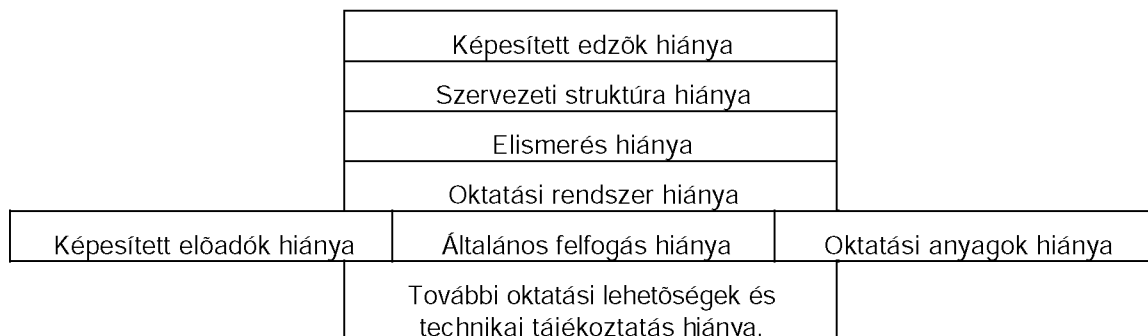


Annak a tapasztalatnak az alapján, hogy a legtöbb országban nincs elegendő képzett tisztségviselő, feltételezhető, hogy általánosan hiányoznak a képzésüket szolgáló struktúrák. A tisztségviselők oktatásához képesített előadókra, alkalmas általános felfogásra (hitvallásra) és oktatási anyagokra van szükség, amelyek általában nem könnyen állnak rendelkezésre. A struktúrák - úgy hazaiak, mint nemzetköziek - az új információk terjesztéséhez és az oktató és koordináló tisztségviselők, nem a kellő mértékben egyetemesek.

5.5 Edzők

Mint a tisztségviselők, az edzők is lényeges szerepet töltenek be a versenysportokban. A fokozódó részvétel, valamint az ejtőernyőzés fejlődése - mint versenysport - az edzők iránti egyre fokozódó szükségletet jelenti. Elegendő mennyiségű és képzettségű edzők nélkül egy országtól nem várható el hogy szisztematikusan fejlessze a meglévő tehetségeket. Mivel az edzők közvetlen módon vannak kapcsolatban a sportolók felkészítésében, ez a felelősség magával hordja a professzionális edzés és minősítés igényét. Szükség van továbbá olyan szervezeti struktúrára is, amely az edzők számára lehetővé teszi az információ cseréhez és oktatási lehetőség teremtéséhez szükséges kommunikációt.

6.ábra



Bár a jó edzői munka a hivatásos minősítés és tapasztalat terméke, a legtöbb országban kicsi vagy semmilyen elismerés, illetve pénzügyi ösztönzés létezik az edzők számára. Azok számára, akik részt kívánnak venni az edzői munkában, problémát jelent az oktatási struktúra, valamint követelmények hiánya

(tanterv, tananyag, képezett előadók), amelyek segíthetnék őket a fejlődésben. A struktúra hiánya - mint pl. edzők egyesülete - ami eszközöket és további nevelési lehetőségeket biztosíthatna az edzők közötti kommunikáció elősegítéséhez, valamint az edzők továbbképzéséhez, a magasabb képesítések megszerzésért, szintén problémát jelent.

5.6 Ágazati fejlődés

A versenyejtőernyőzés alapja az ejtőernyőzés különböző formái, ágazatai. Hogy alkalmazkodjunk a médiák folyamatos igényeihez, a más sportoktól származó versengéshez és ahhoz a kívánsághoz, hogy az ejtőernyőzés az olimpiai program része legyen, az IPC-nek arra van szüksége, hogy felügyeletet gyakorolhasson az ágazati fejlődésen. Napjaink versenyei, eseményei stb. messze nem nyilvánosság-barát jellegűek, a szabályok a résztvevőkre vonatkoznak s nem a nyilvánosságra, hogy azok megértsék és méltányolhassák a látottakat. Az ejtőernyős sportolók vagy visszafogják a fejlődést, vagy kezükbe veszik és irányítják. Egyik sem mutat elegendő akaratot arra, hogy saját ágazatuk érdekes eseménnyé váljon a nyilvánosság számára is.

7.ábra

A versenyág fejlődés hiánya
A szervezeti struktúra hiánya
A professzionális megközelítés hiánya
A változtatás akarásának hiánya
A belső és külső követelményekhez adaptálódás hiánya

Ahhoz, hogy az ejtőernyőzés a jövőben fejlődhessen, lényegesen fontos mindenki számára, akit érint, hogy nyitott legyen a változások felé, nyitott legyen a szabályok és ágazatok áttekintésére - ahol a különböző szintekről érkező információk mutatnak utat a változtatáshoz. Ki kell jelenteni, hogy az IPC - mint az ejtőernyőzés nemzetközi irányító testülete állítja fel és kényszeríti ki azokat a szabványokat, amelyek a fejlesztési célkitűzések megvalósításához szükségesek.

5.7 Tudományos és egészségügyi támogatás

A tudomány részéről kapott támogatás nagyon fontos az alap- és elitszintű ejtőernyőzés továbbfejlesztéséhez. Ideálisan az ejtőernyős sportolóinak és edzőinek támogatásához, minden egyes országnak magának kell keresztülvinnie saját kutatásait az adott helyzethez illő megfelelő képzési és oktatási módszereket illetően.

A helyes egészségügyi támogatás - ideértve az edzés figyelemmel kísérését is - annak érdekében, hogy megakadályozzon, illetve gyógyítson minden egészségügyi és sérülési problémát, szintén követelménye az ejtőernyősök támogatásának, hogy azok teljes potenciáljukat érhessék el a verseny helyzetekben. Ezenkívül, úgy a tudományos, mint az egészségügyi területeknek hozzá kell járulniuk a sporthoz azzal, hogy erős segítséget nyújtanak a dopping szerekkel ellen. Anti-dopping programok - melyek elsőbbséget élveznének, még nem kezdődtek el, illetve még korai fázisukban leledznek és akadályoztatva vannak a vonatkozó irodalom, más információk és az érdeklődés hiánya miatt.

8.ábra

A tudományos és egészségügyi támogatás hiánya		
Tudományos kutatók hiánya	Dopping ellenes programok hiánya	Képezett sportorvosok és segédcsapat hiánya
Tudományos eszközök hiánya	Dopping ellenes anyagok hiánya	Felszerelés és ellátás hiánya

6. Eszközök

A sportfejlesztés kulcseleme az IPC számára az lesz, hogy erőfeszítéseinek nagy részét arra szánja, hogy az alábbi kategóriákba csoportosított eszközöket fejlesszen ki.

- edzői tanfolyamok
- tisztviselői tanfolyamok
- műszaki irodalom és audio-vizuális oktató anyagok
- adminisztratív támogatás
- verseny támogatás

Semmi kétség aziránt, hogy az eszközök ezekben a kategóriákban folytatódóan fontos szerepet fognak játszani a jövőbeni fejlesztési munkában. Azonban, ahogyan az ejtőernyőzés fejlődik az eszközöket rendszeresen értékelni kell azon problémák tükrében, amelyek kezelésére azok létesültek. A célkitűzések igazítása, a számos meghozott intézkedés száma és viszonylagos fontossága kell, hogy legyen a fentiekben azonosított meghatározott problémák, valamint az egész helyzet változásai szerint. Ezen kívül, szükséges lesz új eszközöket is csatolni a már alkalmazottakhoz és minden intézkedést egyetlen integrált programba koordinálni.

6.1 Edzők oktatása és minősítése

Az első meghozandó fejlesztési intézkedések közé tartozik a rövidtávú alaptanfolyamok létrehozása az edzők számára. Annak érdekében, hogy az edzők és ezek oktatásának hiánya miatt fennálló probléma megoldására hozott intézkedések hatásfokát javítsuk, az edzés különböző, eddig kialakult formáit integrálni kell. Ki kell dolgozni és rögzíteni, gyakorolni valamint vizsgáztatni az edzőoktatás szabványait egy IPC Edzőnevelési és Minősítési rendszer révén. Egy ilyen rendszer létrehozása nemzetközileg elfogadott felfogáskeretet és képzési elveket fog jelenteni és egyöntetű oktatási módszereket és oktatási anyagokat fog biztosítani minden tanfolyamvezető számára. A jövőben egy működő egységesített edzőképzési és minősítési rendszer esetében tudható lesz, hogy az alap, a közép és a haladó tanfolyamok szintje a világ minden részében egyenértékű lesz.

6.2 Tisztviselők képzése és minősítése

Egy az edzőkéhez hasonló IPC Tisztviselő képzési és minősítési rendszer dolgozandó ki az IPC Bírói Albizottság és a Fejlesztési Munkacsoport közötti együttműködés révén. Mint az edzők képzése és minősítési rendszere is, az ilyen rendszernek legfőbb célja egyöntetű szabvány képzettségű tisztviselőket, magasszintű hivatalnokokat nevelni minden országban, továbbá a lehető legmagasabb szintű jelöltek bocsátni a Nemzetközi Tisztviselői posztokra.

6.3 Műszaki irodalom és audio-vizuális oktatási anyagok

Az oktatási és minősítési rendszer szempontjából nyilvánvaló fontosságú a megfelelő műszaki irodalom és audio-vizuális oktatási anyagok létrehozása. Az IPC-nek kell koordinálnia és támogatnia a specializált és az ejtőernyőzéssel összefüggő valamint az azonosított szükségleteknek megfelelő oktatási anyagok előállítását.

6.4 Adminisztratív támogatás

Annak érdekében, hogy megcélazza az országos ejtőernyős szövetségek területén fennálló számos problémát, az IPC-nek fokoznia kell erőfeszítéseit a sport minden szintű adminisztrálásának fejlesztésére. Ezenkívül az IPC Tagszövetségek funkcióinak és tevékenységeinek javítását célzó speciális tanfolyamok, munkaműhelyek és kiadványok is a fejlesztési program rendszeres vonásává kell, hogy váljon.

6.5 Verseny támogatás

Az IPC számára kihívást jelent a világbajnokságok és más nemzetközi versenyeknek - mint a sport fontos marketing eszközének fejlesztése. Jó versenyek, nagyszámú résztvevő országgal, vonzóak a televízió, a támogatók és a nyilvánosság számára is. Emellett, az IPC-nek tájékoztatást, tanácsot és segítséget kell adnia a versenyek rendezésének minden fázisában annak érdekében, hogy a Tagszövetségek szaporítani tudják a hazai és nemzetközi versenylehetőségeket.

7. Célkitűzések, útmutatások és célok

Ennek a fejezetnek a célja körvonalat adni az 5.fejezetben azonosított problématerületek célbavételéhez a 6.fejezetben megállapított eszközök segítségével egy javasolt gyakorlati menetrend

számára. Szándékunk az, hogy ez a körvonalazás kiindulási pont legyen a megbeszélésekhez, mivel a prioritások felállítása valamint a költségvetés, a Fejlesztési Munkacsoport és a "plenáris ülés" által elhatározandó ügyeket képeznek. A kutatás, a tapasztalatok és a megbeszélések kétségkívül el fognak vezetni a következő oldalakon körvonalazott alapprogram megváltoztatásához és kifinomításához. A körvonalazás rövid, közép és hosszútávú terv időszakokra oszlik és ahol ezek nem nyilvánvalóak azonnal, ott az alkalmazandók elsődleges eszközök zárójelbe vannak helyezve.

7.1 Az "Ejtőernyőzés kultúrája"

Rövidtávú célkitűzések

- Kutatni és dokumentálni a helyzetet a klub, az ifjúsági és idősebb korúak ejtőernyőzését illetően a tagszövetség országokban (kutatási intézkedések)
- Kutatni és dokumentálni a helyzetet, az ejtőernyőzéssel foglalkozó sajtó, stb. média tekintetében. (kutatási intézkedések)
- Tájékoztatni a Tagszövetségeket és az edzéssel foglalkozókat arról, hogy milyen fontosságú az alapkiképzés az általános és átfogó programjaikban. (kiadványok, edzőoktatási és minősítési rendszer).
- Oktatni a sajtót és médiákat az ejtőernyőzéssel foglalkozás technikáit illetően (szemináriumok)
- Létrehozni egy a hírközlő médiákkal kapcsolatot tartó és a sportot népszerűsítő bizottságot.

Középtávú útmutatás

- Figyelni a helyzeteket az ejtőernyőzés kultúrájának minden megnyilvánulásában a tagországokban (kutatási intézkedések).
- Koordinálni a tanácsadást és segítségnyújtást az ejtőernyőzés kultúrájának a felismert szükségleteken alapuló fejlesztéséhez.
- Koordinálni a tanácsadást és segítségnyújtást a hazai versenyprogramokon és nemzetközi versenyeken való részvétel fokozásához.

Hosszútávú cél

- Minden tagszövetség képes legyen alapfokú, valamint elit versenyek szervezésére s az ezeken való részvételre olyan hazai és nemzetközi szinten, amelyek az sportejtőernyősök számára szükségesek teljes potenciáljuk eléréséhez.

7.4 Tisztségviselők

Rövidtávú célkitűzések

- Kutatni és dokumentálni az országos tisztségviselői rendszer és az oktatási programok létezését és működését a tagszövetségekben.
- Szabvány tanterv keretét dolgozni ki a tisztségviselők oktatására és minősítéséhez.
- Aktualizálni, egyöntetűsíteni és terjeszteni a műszaki irodalmat és audio-vizuális anyagokat a tisztségviselők számára.

Középtávú útmutatás

- Megfigyelni a tisztségviselői rendszereket és oktatási programokat az összes tagszövetségekben és területeken.
- Növelni az országos felelősséget a tisztségviselő oktatását illetően.

Hosszútávú cél

- Minden egyes Tagszövetség amennyire lehetséges, önálló kell, hogy legyen a hozzáértés és eszközök valamint a programjaikhoz szükséges tisztségviselők nevelésének vonatkozásában.

7.5 Edzők

Rövidtávú célkitűzések

- Kutatni és dokumentálni az országos edzői rendszer létezését és működését és oktatási programokat az összes tagszövetségekben.
- Szabvány tanterv keretét dolgozni ki az edzők oktatására és minősítésére.
- Kidolgozni és létrehozni a minősítési rendszert az IPC edzők és oktató-előadók számára.
- Az edzők számára létrehozni, egyöntetűsíteni és terjeszteni a műszaki irodalmat és audio vizuális anyagokat.
- Bátorítani világszerte az edzők szövetségi rendszerének létrehozását.

Középtávú útmutatás

- Megfigyelni az edzői rendszereket és oktatási programokat az összes tagszövetségekben és területeken.
- Növelni az országos felelősséget az edzői alap oktatást illetően.
- Bátorítani az IPC professzionális edzőminősítés elismerését.

Hosszútávú cél

- Minden egyes Tagszövetség amennyire ez lehetséges önálló kell, hogy legyen a hozzáértés az eszközök és a programjaikhoz szükséges edzők nevelésének vonatkozásában.

7.6 Tudományos és Egészségügyi támogatás

Rövidtávú célkitűzések

- Kutatni minden tagszövetségek tudományos és egészségügyi támogatás szükségleteit.
- Rendszeres tudományos és egészségügyi tájékoztatást nyújtani.
- Doppingolás elleni programokat dolgozni ki és létrehozni.

Középtávú útmutatás

- Intézkedéseket hozni meg, további ejtőernyőzéssel összefüggő oktatás, képzést illetően a tudományos és egészségügyi személyzet számára.
- A tanácsadást és a segítséget úgy koordinálni, hogy az kielégítse az ejtőernyőzésben tevékenykedő tudományos és egészségügyi személyzet megállapított szükségleteit.

Hosszútávú cél

- Álljon a tagszövetségek rendelkezésére - hozzáférhetően - a programjaikhoz szükséges összes anyag és személyzet.

8. Következtetés

A célunk ennek a stratégiának részletezésével az, hogy elméleti és gyakorlati keretet alakítsunk ki a jövőbeli fejlesztési együttműködéshez. Ilyen keretre az IPC egyre növekvő fejlesztési erőfeszítéseinek terjedelmé, az olimpiai elfogadás kívánsága és azon hatás miatt van szükség, amelyet a fejlesztési erőfeszítések fognak gyakorolni a sport jövőjére. A célunk az volt, hogy új irányokat adjunk a fejlesztői tevékenységek számára miközben a minőséget és a hatékonyságot hangsúlyozzuk ki. Reméljük továbbá azt is, hogy ez a dokumentum segíteni fog meghatározni, tisztázni és formába önteni a Fejlesztési Munkacsoport munkáját, fokozva ezzel ennek a munkának általános megértését és megismerését is.

Kezdőpontnak egy "Helyzetelemzést" kellett volna választanunk, azonban érezve a dinamikus cselekvés szükségességét a Munkacsoport arra a következtetésre jutott, hogy "az ejtőernyőzés nem kielégítően fejlett". Az általunk választott megközelítés

- a) leírni és elemezni hét problématerületet, valamint a meghatározott a fejlődéshez hozzájáruló problémákat.
- b) megbeszélni ezen különböző problémákkal foglalkozás módját és eszközeit, és

- c) rövidtávú célkitűzés irányokat és hosszútávú célokat körvonalazni a fejlesztési együttműködés számára.

Ennek a stratégiának talán legfontosabb része a problémás területek ismertetése és elemzése. Ez szélesítette a koncepciót azt illetően, hogy mivel is jár a fejlesztés és milyen helyzeteket kell kezelni. Reméljük, hogy stratégiánk kimutatja, miszerint a sportnak számos olyan megnyilvánulása van, amelyeket együttesen kell előbbre vinni ahhoz, hogy a fejlődés ténylegesen is bekövetkezzen. Úgy érezzük, hogy olyan kiindulási pontot jelöltünk meg és olyan referencia alapokat adtunk egy működő tervhez és meghatározott politikákhoz, amelyek megfelelnek a körvonalazott célkitűzéseknek.

Az előre mutató út, finomítani a követendő politikánkat és ezeknek a gyakorlatba történő átültetése. A kutatásnak, az azonosított problémák és ezek számának, természetének határozottabb meghatározása érdekében továbbra is folytatódnia kell. Ez a kutatás és a további megszerzett tapasztalatok kétségkívül el fognak vezetni a fejlesztési együttműködés során kitűzött céljaink finomításához és javításához. Bízunk abban hogy a fejlesztési együttműködés számára kijelölt általános útvonal helyes.

Ford.:Sz.J.

IPC javaslat. (1997)

Javaslat a nemzetközi Kiképzési Szabványokra (alapként javasolt szabvány) vonatkozóan, amely a Sportszabályzatban egyesülne illetve a nyílt Albizottsági értekezleten kerülne megvitatásra és kerülhetne elfogadásra az 1998-as Plenáris Ülést követően.

KIKÉPZÉSI SZABVÁNY

A tanulókra vonatkozó képzési szabvány a következő biztonsági célokon alapulnak s egyben tanulási célkitűzéseként is kezelendők.

- 1) Ejtőernyő-kupola kinyitása a túléléshez
- 2) Ejtőernyő-kupola kinyitása a kijelölt magasságon
- 3) Ejtőernyő-kupola kinyitása stabil testhelyzetben
- 4) Ejtőernyő-kupola alatt történő összes veszély ellenőrzése

Ezek elsajátításához, az embernek létfontosságú jártasságra, szaktudásra van szüksége a túlélés fokozott mértékű lehetőségei számára. A sportejtőernyőzés veszélyes tevékenység lehet és a legjobban, alapsmerttel, jó ítélőképességgel valamint jókora mennyiségű iránta táplált tisztelettel kezelhető. A fent említett főbb célokra utalva, az alábbi magyarázatok az elsajátítandó dolgokról nyújtanak általános javaslatot.

1. Ejtőernyőkupola kinyitása a túléléshez

Alapvető ismeret, tekintettel a felszerelésre. A tanulónak ismernie kell az egész rendszer technikai működését s tudnia kell, hogy hol és miként működik a fogantyúk mindegyike. A tanulónak továbbá hosszú időre van szüksége ahhoz, hogy az ejtőernyő-kupola kinyitásának automatikus szokását tehesse magáévá. Továbbá szüksége van arra is, hogy ismételten ösztönzést nyerjen, állandóan gyakorolja a főejtőernyő nyitást és a vészhelyzeti eljárásokat. A tanulónak képesnek kell lennie arra, hogy az összes felmerülő helyzetet a megfelelő eljárással tudja kezelni.

2. Ejtőernyő-kupola kinyitása a kijelölt magasságon

Az első ugrástól kezdve, magasságtudatosság valósítandó meg. A tanulónak tisztában kell lennie a légi jármű elhagyásának pillanatától számított eltelt időnek. Megszokni a föld látványát 1000 m-től egészen 4000 m-ig MSL terjedő magasságokból, alapvető előkészületnek számít, a magasságtudatosság vonatkozásában. A zuhanás és kupola alatt eltöltött idő ugyancsak lényegesnek tekintendő a helyes ténykedések végrehajtása végett, valahányszor szükség merül fel azokra. A kiképzési segédeszközök, például a magasságmérő, stopperóra és ténylegesen a légi jármű ablakából való kitekintés lehetősége kiváló értékű a horizont látványának megszokása szempontjából.

3. Ejtőernyő-kupola nyitása stabil testhelyzetben

Ismerni a 'fent és lent' fogalmát egy olyan új környezetben mint a szabadesés, olyan tapasztalat, ami nem létezik a megszokott emberi érzékelések között. Ezt bizonyos mérvű képzelőerővel kell edzeni. Az elmélet gyakorlatban történő tanná tételének képessége a makettel való átfedést teszi szükségessé és a légi járműből a levegőbe távolodó test irányításának technikájával valószínűsíthető meg, biztonságos módon. A szellemi felkészültségnek nagy fontosságot kell tulajdonítani. A haladási irány, - amit az ugrónak szintén magáévá kell tennie - nyújt segítséget a lent és fent felismerésében. Győzedelmeskedni a levegőben való lét ezen új érzésén alapvető fontosságú, bármily más szabadeső technika adoptálását illetően.

4. Ejtőernyő-kupola alatt történő összes felmerült veszély ellenőrzése

Mielőtt az első ugrás végrehajtására kerülne sor, a tanulónak ismernie kell, hogy miként kell uralni az ejtőernyő-kupolákat, a kormányzás és biztonságos földetérés érdekében. Az elsőugrásos tanulók földi iskolájának legalább az alap repülési jellemzőkkel foglalkozni kell. Továbbá, miként kell a levegőn a leghatékonyabb módon áthaladni a földetérési területre jutáshoz. Majd megközelítően tíz ugrás után a tanulónak képesnek kell lennie arra, hogy a kupola irányítás más ellenőrzött módját is bemutassa, egy, vagy mindkét irányítószinór segítségével nélkül. Feltétlen ki kell hangsúlyozni, hogy a kupola irányítása az illető saját érdekében és a levegőben valamint a földön tartózkodó minden egyes személy érdekében történik. Amikor a tanuló egy új típusú vagy nagyobb felületi terhelésű kupolára készül áttérni, megközelítően tíz kupola irányítással eltöltött ugrást követően ugyan ez a képzés formátum végzendő el.

A közlekedési sémák és a földetérési módszerek ugyanúgy kihangsúlyozandók. Ennek oka, hogy a tanuló időszakban elnyert ismerete és tapasztalata kevésnek számít az elliptikus és más nagyteljesítményű kupola típusok használatához. Miután az ugró legalább két szervezett, kupola kezeléssel foglalkozó kiképzés szakon részt vett, - azaz túlélési szakismereteket szerzett - az ugró még inkább oda fog figyelni a kisebb és gyorsabb kupolákkal történő ugrásokat érintő átképző tanfolyamokra. A túlélési szakismeretein kívül minden egyes ejtőernyősnek több aerodinamikai elméletre van szüksége. Ennek olyan alapvető ismeretekkel kell foglalkoznia, mint a légsebesség, felületi terhelés, állásszög, süllyedési sebesség variációi, átesés és a kupola teljesítményt befolyásoló föld feletti sebesség variációk. Legnagyobb mérvű fontossággal az bír, hogy az ugrók jól tájékozottak legyenek, előrehaladásuk közben, különösen a gyors kisméretű kupola alkalmazási kezdete előtt.

Ford.:Sz.J.

Ch. Kirsch: Haladás vagy veszély?

(FLY, 1997.No.10.)

Siklóejtőernyőzés? - de hiszen az túl veszélyes...! Ez olyan előítélet, amellyel sportunk naponta konfrontálódik. És százezerszer barátságosan elmondjuk: "Nem, aki a kockázatos dolgokat kerüli, és ezt a szép repülősportot komolyan űzi, annak ez biztonságos dolog." Azonban ezek a szavak ebben az évben majdnem a torkunkon akadtak, tekintettel a balesetek áradatára - különösen a halállal végződőkre. Mindnyájan hazardörök vagyunk?

Felelősségtudatunkat nem pótolja a légi alkalmassági igazolás.

Nagy elbizonytalanodás érzékelhető a siklóejtőernyős berkekben, és bűnbak keresésben sincs hiány. Maga a DHV légi alkalmassági vizsga is, amely olyan sokáig kikezdetlennek tűnt, időközben a közbeszéd tárgya lett. Legtöbbször megválaszolatlanul maradnak az olyan állítások, mint: mióta megváltoztatták a légi alkalmassági teszteket, azaz könnyítették azokat, azóta minden siklóejtőernyő megkapja az igazolást, és a kategóriákat is manapság indokolatlanul osztogatják...

A valóságban ez teljesen másképpen van: 1995 elején megreformálták a légi alkalmassági vizsgálatot és lehetővé tették a teszteredmények utólagos benyújthatóságát. Ennek a reformnak elsődleges célja volt a siklóejtőernyők aktív biztonságának fokozása, beleértve a biztonsági tartalékok és az üzemeltethetőségi határok növelését (csak annak vizsgálata helyett, hogy mi történik a határátlépés után), valamint a tesztemanővereknek a gyakorlathoz való igazítása. A légi alkalmassági vizsga ezzel nem vált könnyebbé, hanem minden siklóejtőernyő olyan alkalmasságot kap, amelyet korábban sebessége és dinamikája miatt nehezen kaphatott volna meg: például a gyakorlatban alig előforduló 180°-os forduló közbeni bepörgésből való kisikló manőver. Ugyanakkor korábban a régi tesztek alapján légi alkalmasságot kapott ejtőernyők egy része 1995 óta nagy problémákkal küzd az új, gyakorlathoz közel álló tesztemanőverek alatt - pl. egy

stacionárius fordulóból való bepörgés, vagy fordulás közbeni visszahajródás. Szemben törzsasztalnál elhangzottakkal, a meredekspirálozási hajlam megítélésére szolgáló tesztmanőver nem változott: korábbiak szerint, a merülési sebesség 12 m/s-ra - figyelemre méltó és effektív érték - nőtt, és a fékek felengedése utáni viselkedést értékelik. Amelyik erősen spirálozik, hozzá még nagy merülési sebességet ér el, annál nem lehet minden további nélkül a kisiklást ráhagyni az ejtőernyőre, hanem irányítással kell a forgás energiáját lecsökkenteni. A légi alkalmassággal sohasem lehet és szabad pótolni: a megfontolt és felelősségteljes pilótát. Egyedül az siklóejtőernyő viselkedésmódját lehet analizálni, és arról tájékoztatni a pilótát. Az, hogy egysiklóejtőernyő mennyire biztonságos és stabil, a gyakorlatban derül ki - függően a pilóta számos (hasznos és káros) reakciójától, a turbulenciák hatásától -, ezért végérvényes döntést nem lehet hozni. Azonban a légi alkalmassági szolgáltatja mégis a legjobb alapot a biztonsággal összefüggő karakterisztikák reprodukálható összehasonlítására.

A biztonságtechnikai tréning, manapság egyre többen ajánlják, egyre kevésbé teszi lehetővé ezeknek a karakterisztikáknak a megítélését: olyan manőverek, mint a pörgés és az átesés egyre dinamikusabbak és kritikusabbak lesznek egy rossz kisiklás tekintetében, mert maguk a siklóejtőernyők változnak. Gyorsabbá és dinamikusabbá válnak, mégpedig éppen azoknál a manővereknél, amelyeket az átlagos repülés során mellőzni kell.

Az új „2-es”

A kategóriákon belül hirtelen megállapított sáv szélességeket ha jobban megnézzük, különösen az új „2-es” tekintetében, nem is olyan újak. Bármikor, már öt évvel korábban is, a kategóriákon belül eklatáns mozgástér volt - egy ilyen durva felosztásnál ez természetes is. És az elmúlt időben ugyanúgy volt már olyan 2-es, amelyik éppen a biztonságtechnikai tréningek során az egyre ismétlődő lezuhanásokat kiváltotta...! Ha most teljesen elbizonytalanodunk az új 2-es fenyegetésétől, akkor tévedünk, mert ez kontraproduktív eljárás. Az helyes dolog, hogy a siklóejtőernyők változnak és tovább fejlődnek - hiszen sportunk már tíz éves. De ez egy lehetőség, mert a siklóejtőernyők másképpen repülnek, közben nem lettek kevésbé biztonságosak. Ezek az új repülési tulajdonságok csak akkor válnak fenyegetővé, ha mi pilóták nem informálódunk és nem fejlődünk tovább. A félelemkeltés pillanatnyi hangja a siklóejtőernyős berkekben sajnos már megakadályoz minden konstruktív kezdeményezést a műszaki fejlesztés tekintetében.

Így sajnos a fejlődést kisztílu módon kezelik. A kupola alakja alig változott. A körvonal módosulása alig járt oldalviszony változással, és tendenciáját tekintve némileg nőtt a hátranyilazása. A zsinórzat már majdnem az elérhető minimális ellenállás közelében van, a felső villás elágazások gyakran kereszt irányban is kapcsolódnak a kupolához. A "hosszú zsinórok" egyeduralgódóvá váltak. A kupolák szárnyvégei általában lényegesen "behúzóttak". A profilokat egyre inkább a nagyobb repülési sebességhez és stabilitáshoz alakítják ki. Összességében ezek a konstruktív ismertető jegyek nem arra szolgálnak, hogy hátrányosan befolyásolják a modern siklóejtőernyők megjelenését, hanem elsősorban a repülési tulajdonságainak javulását segítik elő.

Jobb repülési tulajdonságok, több dinamika

Egyértelműen pozitívan értékelhetők az új siklóejtőernyők egyszerű és megbízható starttulajdonságai: állvamaradási, kiugrási vagy oldalkitörési hajlam alig tapasztalható. Végre gyorsabbak lettek a siklóejtőernyők, miáltal csökkent egy lényeges fogyatékoságuk a függővitorlázókkal szemben: most már egy siklóejtőernyő is haladni tud ellenszélben, és nem áll a levegőben a legkisebb szellő hatására, mintha oda szögezték volna.

Váratlan áramlásleszakadásba, zsákrepülésbe, akaratlan pörgésbe kerülés veszélye ezáltal lényegesen csökkent: a siklóejtőernyő kihasználható sebességtartománya lényegesen megnőtt, és egy átesésből az újbóli repülésbe való önálló átmenet manapság inkább megszokottak mint kivételesnek számít. Az, hogy ehhez természetesen több dinamika párosul, az elkerülhetetlen.

Különösen nyilvánvaló ez az összefüggés akkor, ha a modern siklóejtőernyőt szándékosan extrém repülési helyzetbe hozzuk - történjen az egy biztonságtechnikai tréning során, vagy csak egy túlhajtott bemutatón. Ilyenkor a nagyra beállított trimmsebesség, és az utazó sebességet azonnal felvevő szárnyak meglepő gyorsulást produkálnak, amely gyakorlatlan pilótának váratlan nehézséget okozhat, elvesztheti az áttekinthetőséget. Teljesen félreismert az, hogy a normális siklóejtőernyő repülési határainak jelentős túllépése során egy igényes siklóejtőernyőnek meghatározott reakciói vannak. Azonban ez a határ olyan messze van a szokásos repülés tartományától, hogy a határok gyakorlott túllépése, párosulva defenzív

repülési móddal, a veszélyeket minimális értéken tartja. Például hirtelen irányváltoztatást végre pörgésveszély nélkül meg lehet repülni, a kupola stabilitása lényegesen megnőtt, stb.

Vita a meredekspirálózásról

Briliáns példája annak, hogy milyen nehéz az új, megváltozott repülési tulajdonságokat tudomásul venni, a most folyó vita a meredekspirálózásról. A modern siklóejtőernyők itt is bizonyították a lényegesen lecsökkent ellenállásuk következtében eddig ismeretlen dinamikájukat: nem csak a spirálózás kezdetén kell óvatosnak lenni, hanem a kisiklás során is felléphetnek váratlan meglepetések. Aki a spirálózást a régi beidegződés alapján kezdi, akkor sem kerül veszélybe, akaratlan pörgésbe - többször meglepő módon megállapítást nyert, hogy mennyire meredek spirálózásból is egy modern siklóejtőernyő milyen gyorsan és dinamikusán kijön. A következő meglepetést az erre felkészületlen pilótának az okozza, hogy egy ilyen spirálózásból a manapság elérhető extrém merülési- és pályasebességnél azonnal nyugalomba kerülhet. Azonban aki a sebességet fokozatosan növelve teszteli a dolgot, megbarátkozik vele, az nem fogja azt kapásból átkozni, hanem becsesnek tartja az új tapasztalatot. Ugyanis, amikor valaki nem bemutató jelleggel spirálózik, hanem valódi vészhelyzetben, amikor erősen emelő, turbulens légtérből kell kimenekülni. Ilyenkor egy gyorsan stabil, kiérlelt és finoman irányítható spirálózásba vihető siklóejtőernyő felbecsülhetetlen előnyt jelent. Ez aerodinamikailag sem szokatlan. Az összes többi légi jármű megmarad a fordulásban még akkor is, ha elengedjük a kormányokat, csak beavatkozással lehet kivinni abból!

A legtöbb modern készüléknél a meredekspirálózás során amint a siklóejtőernyő felvette a sebességet, a pilótának azonnal le kell húzni a külső féket. Ez addig történjen, amíg mindkét fék azonos helyzetbe kerül. Így a kupola még stabilabbá válik, különösen a szárnyvégeknél; a kupola nem kerül túlzottan orrhelyzetbe, és a merülési sebesség is finoman beállítható a kívánatos értékre. Egy önálló vagy túl gyors kisiklásnál fellépő, esetleg kritikussá váló lengést meg kell szüntetni, a pilóta előreszaladását még forgás közben eliminálni kell. Ehhez egyedül a forgáshoz képest belső féket enyhén fel kell eresztetni, vele egy időben a külsőt valamivel erősebben le kell húzni.

Továbbfejlődés a pilótáknál is!

A szárnyprofil továbbfejlesztése és a siklóejtőernyőnek a követelményekhez való hozzáigazítása által a legtöbb modern siklóejtőernyő nem csak gyorsabb lett, hanem lényegesen stabilabbá is vált. Ezzel lehetővé vált a visszahajtódás majdnem teljes megszüntetésére - természetesen ezek a javított tulajdonságok sem teszik lehetővé a siklóejtőernyő alkalmazhatósági határainak kiterjesztését: repülésre alkalmatlan időjárási viszonyok esetén, amelyből olyan bőven volt eddig részünk 1997-ben, továbbra sem lehet repülni!

Ettől függetlenül a baleseti mérleg józan ítéletet mond, és mindenkinek okulni kell belőle. Nem az új siklóejtőernyőket, vagy esetleg a rugalmatlan repülésalkalmassági vizsgáztatást kell okolni, hanem szembe kell nézni az igazi okokkal: megfelelő-e a mi gyakorlottságunk, túl sokszor vakmerően startoltunk a szezonban? Jól kiismertük az új siklóejtőernyők minden tulajdonságát? Alkalmas éppen az időjárás siklóejtőernyőzésre? Mikor vizsgáltuk át utoljára alaposan a felszerelésünket?...

Aki magának ilyen kérdések feltételére nem érzett indíttatást, annak el kell gondolkozni azon is, hogy honnan ered az öt foglalkoztató általános elbizonytalanodás. Csak örülhet annak, hogy egy ilyen lenyűgöző sportot, mint amilyen a siklóejtőernyőzés, biztonságosan tud üzni! Örömmel és minden félelem nélkül részeseülhet abból, hogy a készülékek úgy műszakilag, mint repüléstechnikailag még fejlődni fognak.

Ford.: M.B.

R. Lodes: A besorolások lappangó változtatása?

(FLY, 1997.No.10.)

A DHV változatlan tesztkritériumai garantálják, hogy az siklóejtőernyők besorolásai hosszabb ideig összehasonlíthatók maradjanak. Ezért van az, hogy egy ma 2-es osztályba sorolt siklóejtőernyővel szemben ugyanolyan feltételeket támasztunk, és ugyanolyan biztonságosan lehet vele repülni, mint egy pár évvel korábbi 2-es osztályúval. Elméletileg. Ami a gyakorlatot illeti, ez erősen kétséges.

A DHV által engedélyezett siklóejtőernyőkkel szerzett többéves tapasztalat azt mutatja, hogy néhány aktuális siklóejtőernyő, úgy besorolását, mint modelljét tekintve azonosak, a DHV engedéllyel már hosszabb ideje rendelkeznek, de nagyobb igényeket támasztanak a repülés során, mint az ugyanabban az osztályban lévő korosabb siklóejtőernyők. Ez oda vezetett, hogy a pilóták nem tudják pontosan, mivel jár

az, ha manapság egy olyan új siklóejtőernyőt vásárolnak, amelynek azonos besorolása van, mint a régi siklóejtőernyőjüknek.

Különösen nagy lett a 2-es osztályú készülékek "játéktere". Néhány évvel korábban az ide sorolt siklóejtőernyőket ajánlották az A-vizsgát letett pilótáknak, manapság már csak erős korlátozással lehet ezt tenni, esetleg nem is ajánlatos. Speciálisan a 2-seknél lehetett kritikus helyzetekben tanácsolni: kezeket fel és várni - a siklóejtőernyő magához tér magától is. Természetesen ez nem a legjobb módszer, de egy gyakorlatlan pilótánál hasznosabb ez az eljárás, mint egy helytelen reakció. Mára olyanná vált a dolog, hogy majdnem minden 2-es készüléknél zavar esetén be kell avatkozni, még hozzá gyorsan, különösen visszahajlásnál, mert "elmérgesedhet" a helyzet.

Néhányan azon a véleményen vannak, hogy kezdő ne repüljön 2-essel. Azt azonban, hogy a dolog így megváltozott, egyértelműen senki sem mondja ki, sem a gyártók, sem a DHV.

Szép példája annak a siklóejtőernyőnek a piacra dobása, amelyet a gyártója 2-es és 3-as közé tervezett besoroltnak. Amikor meghallották, hogy a DHV - gyártó elvárásával szemben 2-es osztályba sorolta - nagy volt az öröm. Ilyen besorolással kelendőbb az ejtőernyő. Csakhogy: milyen besorolással árulták az ejtőernyőt? Középfokuként!

Az hogy egy siklóejtőernyő, amelyik éppen csak elérte a 2-es besorolást, biztonságtechnikai aspektusok tekintetében lényegesen másképpen repül, mint egy olyan, amelyik 1-2-öt majdnem elérte, tulajdonképpen nem létezhet: mindkettő 2-es. Ennek az osztálynak időközben nagy lett a szélessége.

Ez az állítása nem valakinek a hangulatán alapul, hanem a készülékek fejlődésének többéves megfigyelésén, és a repülés barátainak elmondása is megerősíti a véleményemet.

Elmosódott határok

Amennyiben így van: mi következhet egy ilyen fejlődés után? Több lehetséges változat lehetséges:

▫ DHV tesztpilóták: habár a személyi változások szerepet játszhatnak, de az utólag nem bizonyítható. A tesztelők a sokéves gyakorlat során olyan rutinra tesznek szert, hogy egy olyan manőver, amely egy átlag pilótának megerőltetésébe kerül, azt ő könnyen megoldja. Csak halkán mondván - ennek nem így kellene lenni.

▫ Gyártók: kijelentésük valamely siklóejtőernyőről szükség szerint változik: el kell adni valamely terméket, akkor az "top", "szuper gyors", "halálbiztos", természetesen mindenki által kézben tartható, és "mega-teljesítménye" van. Erre egy nagyon kirívó példa: a Fly and glide 97/7. számában hat halálos végű siklóernyős balesetről lehetett olvasni, leírva a balesetek lefolyását és a gyártók állásfoglalását. Az egyik gyártmánynál értelemszerűen a kijelentés az alábbi volt: ezt a készüléket csak gyakorlott pilóták használhatják, ami adott esetben nem állt fenn. A Fly and glide-ben megjelent tesztközleményemhez írásban kértem leírást a gyártótól, amelyben háromszor (!) is megjelent az "iskolaernyő" szó, és nyomatékosan hangsúlyozta az ejtőernyő biztonságos voltát. Ehhez nem szükséges kommentárt fűzni.

▫ A pilóták teljesítmény gondjai: "1-2-essel nem tudok teljesítményt elérni, ahhoz legalább egy 2-es kell". Közülünk sokan ismerik az ilyen jellegű kijelentéseket. Erről mindig Robbie Whittal jut az eszembe: az angol évekkel korábban egy Balck Magic-kel (gyártás éve 1990) repült 70 km-es távot. Nálunk a Wankon (Garmisch) figyeltem meg, amint Uli Wiesmeier egy széria Stellar-ral (korábban UP-középfokú), egy másik csúcspilóta (valamikor válogatott) egy prototípussal szabályszerűen az alapon repült. Mennyi példát szükséges felhozni arra, hogy ez egyedül a pilóták tudásán múljék?

▫ 2-ről 2-3-ra való pszichológiailag veszélyes lépés: a DHV 23-as közbenső fokozata jószándék eredménye, de pszichológiailag fatális tévedés. "A 2-est már jól kézben tartom, ezért átnyergelek 2-3-asra - hiszen az csak némileg igényesebb középfokú" (lásd Uli Wiesmeier kijelentését a Fly and glide 97/9.-ben). Mindnyájan meg kell barátkoznunk az ilyen érvekkel. Korábban talán létjogosultsága volt a kijelentésnek, de az utóbbi évek 2-3-asai fajtiszta csúcscsészülékek lettek, akkor is, ha az "középfokú-csúcscsészülék" címkét húzták rájuk. Érvként hozzák fel azt is, hogy az ejtőernyő csak azért kapott 2-3-as besorolást, mert csak "egy vagy két olyan manőver akad, amelynél veszélyessé válhat". Talán ez az egy vagy két manőver lesz az, amelyet a döntő pillanatban nem tud kézben tartani a pilóta!

Pilóta: jól informált?

A légiakalmassági vizsgálatok jegyzőkönyveit megszemlélve, más valami is feltűnik: korábban azért nem kapott magasabb besorolást valamely ejtőernyő, mert a kupola valamely ritkán előforduló manőver

során nehezen volt kezelhető. Pl.: aszimmetrikus kisiklás teljes átesésből. Ellenben ma gyakran lát az ember rossz besorolást olyan fontos kritérium szerint, mint a visszahajtódás.

Néhány példa ehhez: az elmúlt évben egy 2-3-assal repültem, amely meredek spirálozásból normális kisiklás során stabilan (!) továbbforgott, csak a külső oldali fékezéssel lehetett befejezni a manővert. Kezdetben kétségeim voltak, vajon mit csináljak rosszul, de aztán más pilóták is igazolták a siklóejtőernyő ilyen viselkedését. Erről jutott eszembe, amit az oktató- és segédoktató tanfolyamon mondtak: a tesztek során stabil állapot nem jöhet létre, ha mégis előfordul - nincs légi alkalmasság. Létre jöhet tehát stabil állapot? És mi van akkor, ha ugyan a meredekspirálozás esetében nem az a merülési sebesség (12 m/s) lép fel, amelyet a DHV vizsgálatnál elérték, hanem valaki túllépi azt, és a siklóejtőernyő stabilan spirálozik tovább? Nem csak azt a kérdést akarom magamban eldönteni, hogy a stabil állapot létre jöhet-e vagy sem. (A függővitorlázóknál nem szükséges beavatkozás meredekfordulóból való kijövetelhez.) Csak a következő kérdésem lenne: a követelményekkel egyértelműen tisztában van minden felhasználó? Valóban tudják a pilóták, hogy siklóejtőernyőjük például spirálozáskor stabilan tovább forog?

Ugyanazzal a 2-3-as siklóejtőernyővel egy nagyon tapasztalt és jó repülő klubtársam két akaratlan magasságvesztést csinált. Az egyik alkalommal - nyugodt viszonyok között és nagy magasságban - az egyoldalú áramlásleszakadást akarta kipróbálni. A kupola éppen el akart fordulni, amikor azonnal felengedte a fékeket. Tulajdonképpen nem a manőverről akarok szólni. De kb. 100 méter magasságot veszített amíg kézben tartott teljes áteséssel ki tudott jönni, újra irányítani tudta a siklóejtőernyőt. Egy másik alkalommal gyorsító repülés közben frontális átesésbe került, a pilóta reakciója bizonyára korrekt volt: elég a gyorsításból, adagolt fékezés. Viszont inkorrekt volt a kupola válaszreakciója: átesés! Ismét kézben tartott teljes átesés volt az egyetlen lehetőség a mentőejtőernyő nyitására elkerülésére.

Kihívás ez mindenkinek

Milyen hatások szegülnek szembe a leírt fejlődésnek? Kihívást jelent ez úgy az engedélyező hivataloknak, a gyártóknak, mint a pilóták számára is:

▫ DHV: a légi alkalmasság megadása - ha az egyes vizsgálati kritériumok valamit változtak is - ismét a korábbi szigorral történjen. A biztonság érdekében okvetlenül meg kell tenni: a pilótákat a stabil repülési állapotokról kimerítően tájékoztatni kell. És függetlenül attól, hogy ezekről megtörténik az ismertetés - a DHV által a mintaengedélyezés jegyzőkönyvében -, stabil repülési állapot csak az középfoku szint fölött legyen megengedett. Tehát az 1-esnél, 1-2-esnél és 2-esnél nem. Itt a passzív biztonság abszolút előnyt élvez. Nem elegendő a pilóták reakciójára hagyatkozni. Szükség van a tesztkritériumok kritikus újra gondolására is: a DHV tesztpilótái ugyanúgy véleményeznek, mint korábban? Amennyiben az egyes manőverek megítélése változik vagy megváltozott, akkor ezt világosan ki kell mondani.

▫ Gyártók: világos fejlesztés, félreérthetetlen reklám és konzekvens kialakítása a klasszikus siklóernyő csoportoknak: kezdő, középfoku, csúcskészülék. A pilótákat nem szabad elbizonytalanítani, és a tudásszintjükhöz nem illő készülék megvásárlására csábítani. Az egyik gyártó "nagybiztonságú csúcskészüléket" ajánlott. Marketing szempontjából egy ilyen megnevezés talán jó sakkhúzásnak tekinthető, de sportunknak ezzel nem tesz szívességet.

▫ Pilóták: a biztonságért való felelősség végül is mindig a pilótát terheli - és tegyük a kezünket a szívünkre: még sohasem repültünk úgy, hogy közben egy rövid időre nem voltunk ura a helyzetnek? Az 1-es 1-2-es osztályok mai teljesítményénél az a pilóta hibája, ha abból "határátlépés" lesz.

Még egy megfontolás: a siklóvitorlázó sportban a repülés során teljesen normális dolog, ha a vevő/pilótát a vásárlás előtt kimerítő részletességgel tájékoztatják az új készülékkel kapcsolatos dolgokról. Ha ilyen felvilágosítást nem kapunk, akkor a kereskedők felelősségérzetére kell hatni. A nagyobb nyereség, amely egy csúcskészülék esetén realizálódik, az ajánlat során nem játszhat szerepet.

A gyártóknak a kiegészítő tevékenységekkel is foglalkozni kell: ha megnézzük, mit tartalmaznak az siklóejtőernyőhöz tartozó kézikönyvek, azt gondolja az ember, hogy minden siklóejtőernyő egyforma, és egy univerzális kézikönyvet mellékeltek hozzá. Álljon itt egy példa az egyik csúcskészülék kézikönyvéből: "A startra kész pilóta fogja az A-hevedereket és fékfogantyúkat". Egy ilyen banalitás kezdő siklóejtőernyőhöz mellékelte kézikönyvben még talán elmegy - de egy 3-as kézikönyvben? Vagy önkéntelen vallomásként is felfogható a következő szöveg: "Én (gyártó) abból indulok ki, hogy ez a csúcskészülék kezdők számára is értékesíthető...?!"

Összefoglalásként még egyszer a döntő kérdéstről: mikor alakul ki a siklóejtőernyők olyan besorolása, amely pilóták számára áttekinthetővé válik? Senkinek a tyúkszemére nem kíván lépni az, aki ezzel a témával foglalkozik, mert ezt közösen kell megoldani: pilótáknak, gyártóknak, szövetségnek.

Ford.: M.B.

Kapcsolódó -fontosabb - cikkek:

- 1) DHV (NSZK) légialkalmassági előírások.Siklórepülő ejtőernyőkre vonatkozó feltételek. (Ejtőernyős Tájékoztató 1991/1. 26)
- 2) Siklórepülő-ejtőernyők osztályozása (Ejtőernyős Tájékoztató 1990/4. 19)
- 3) H.Bausenwein: Két ut, egy cél.(Siklóejtőernyők légialkalmassági vizsgálata) (Ejtőernyős Tájékoztató.1993/1. 39)

A 'PIA' javaslata az FAA TSO C23b-t érintő aggodalmát illetően.

(INTERNET, 1997.dec)

Megjegyzés - ez egy hivatalos dokumentum és a PIA csatornákon keresztül került közzétételre s mint ilyen, a PIA egyik hivatalos álláspontjaként értelmezhető, mindaddig (és ha) amíg a PIA nem véli úgy, hogy ezen javaslatok visszavonhatók.

Háttér

1996 márciusában egy halálos kimenetelű légijármű baleset történt, melynél bebizonyosodott, hogy a pilóta úgy húzta meg, háton viselt mentőejtőernyőjének kioldóját miközben még a pilótafülkében tartózkodott.

Az NTSB észrevételezte, hogy **NEM VOLTAK FELÍRATOK** (adatközlő lapok) sehol a felszerelésen melyek jelezték volna az ejtőernyő üzemeltetési korlátait. A TSO C23b, standard kategória nem helyez korlátozást a súlyt és a légsebességet illetően (noha valamennyi termékre vonatkozóan léteznek fizikai korlátozások) és sosem volt semmilyen TSO C23b vagy NAS-804 követelmény, mely bármilyen típusú korlátozást jelölt volna a standard kategóriájú ejtőernyőket illetően.

Ennek a balesetnek az eredményeként, az FAA és a PIA a következőket vette fontolóra:

- TSO C23b és NAS-804 és azok velejáró gyengeségei;
- milyen, ha egyáltalán elképzelhető, intézkedés követelhető meg, tekintettel a jelenleg gyártásban lévő C23b termékekre;
- milyen, ha egyáltalán elképzelhető, intézkedés követelhető meg a még szolgálatban lévő de az üzleti életben még működő gyártó által többé már nem gyártott C23b termékeket illetően,
- milyen, ha egyáltalán elképzelhető, intézkedés követelhető meg a még szolgálatban lévő C23b termékeket illetően, de amelynek gyártója már többé nem működik az üzletben ("elhagyott" termék).

Mind a PIA mind az FAA biztosítani akarja, hogy valamennyi FAA intézkedés a legnagyobb eredményt nyújtsa, - és a legkevésbé terhelje - a repülő közösséget. Ennek megfelelően ez a dokumentum egy olyan javaslatot körvonalat, ami majd lényeges növekedést idéz elő a tudatosság terén (és a biztonság fokozódását eredményezi) az egyetemes repülő közösségen belül, a mentőejtőernyő rendszerek használói között.

A célkitűzés, a biztonságosabb üzemeltetés minden felhasználó számára.

Ezt a következőkkel kell megvalósítani:

Az összes "jövőhagyott típusként" engedélyezett személyi ejtőernyő kötelező jellegű adattáblával történő ellátása a következő újrarahajtogatás alkalmával, de egy évnél semmi esetre sem később ezen dokumentum hatályba lépési időpontjától számítva. Semmilyen esetben sem megengedett az érintett termékek adattábla nélküli további használata, ezen dokumentum hatályba lépési időpontjától számított egy évet túlmenően.

A biztonságos üzemeltetési korlátok terjesztése az ejtőernyő használók között.

A felhasználók nevelése, mely meggyőzésüket tüzi ki célul, hogy az adattáblán feltüntetett üzemeltetési korlátok törvényesek (legitimék) és kötelező jelleggel betartandók valamint, a korlátok túllépése a felhasználó kizárólagos kockázatára és felelősségére történik.

A C23b cikkek üzemeltetési korlátainak javasolt meghatározása

1. Választási lehetőség

Eredetileg a C23b értelmében bizonylatolt ejtőernyő cikkek:

Üzemeltetési korlátok, maximális súly és maximális sebesség megalapozása, igazolt teszteken alapultan és a még szolgálatban lévő összes ejtőernyő egy megfelelően megszovegezett adattáblával történő összeállítás.

Vagy a tényleges tesztelési súlyt és sebességet kell 1.2-vel osztani, a súlynak és a sebességnek, az adattáblához történő kiszámításához, vagy az adattáblán szereplő súlyt és sebességet, egy egyenértékű biztonsági tényező feltüntetésének módszerével kell meghatározni.

2. Választási lehetőség

Ha nem létezik teszt adat az üzemeltetési korlátok megalapozása céljából, a következő eljárás alkalmazható:

Eredetileg a C23b értelmében bizonylatolt ejtőernyő cikkeknel:

Megjegyzendő, hogy ezen tesztek mindenyikét **az eredetileg bizonylatolt tétellel megegyező** mintadarab felhasználásával kell megvalósítani (egy eredményes régi mintadarab különösen alkalmasnak tekintendő). **Megjegyzendő, hogy minden bekövetkezett jelentős szerkezeti változást külön kell értékelni a termék minden egyes generációjára vonatkozóan.**

Három (3) szerkezeti túlterheléses teszt sikeres elvégzése (mindhárom tesztnek a kézikönyvben meghatározottak szerint, ugyanazt a mintadarabot és szokásos hajtogatási utasításokat kell alkalmaznia) a következők szerinti tesztelési súlynál és légsebességnél:

- Tesztelési súly = Maximális bruttó üzemeltetési súly (Felirat súly) x 1.2
- Tesztelési légsebesség = Maximális toknyitási sebesség (Felirat határ) x 1.2

3. Választási lehetőség

Alternatív eljárások az üzemeltetési korlátok megállapításához

A TSO cikkek gyártóinak mindig is kellett rendelkezniük kell olyan lehetőséggel melynek révén, a legutóbbi teljesítmény szabványokra vonatkozó C23 szerint gyártott termékek újra-minősítéseit el tudják végezni. Abban az esetben ha a termék sikeres újra-minősítése a C23 legutóbbi változatának feltételei szerint zajlott le, mielőtt még ezen dokumentum a határidőt nem haladták meg, ÉS (az ACO mérnöki gárda kizárólagos véleménye szerint, akik iránymutatásért kapcsolatba léphetnek a PIA-val) nem történt lényeges változtatás a tesztelendő termékekben, a gyártó kérheti, hogy az ACO engedélyezze számára azt, hogy a régebbi termékekre vonatkozó korlátozásokat alkalmazhassa. Azonban semmilyen esetben sem engedélyezhető az érintett termék további használata az igazolt üzemeltetési korlátokra vonatkozó feliratozása nélkül, ezen dokumentum hatálybalépésétől számított egy éven túl.

4. Választási lehetőség

Alternatíva az 1- és 3- Választási lehetőségekre és alkalmasság az "Elhagyott" felszerelésre vonatkozóan.

Tetszés szerint a következő szöveg alkalmazható a TSO C23b alatt bizonylatolt felszerelésen:

"A TSO C-23b értelmében bizonylatolt felszerelés általánosan már bizonyítottan és sikeresen került alkalmazásra maximálisan 120 KIAS sebességnél és maximum 250 font súlyig. Erre a felszerelésre vonatkozóan tényleges súly vagy sebesség korlátozás nem került meghatározásra. Alkalmazása csak saját kockázatra történik."

Felhasználó nevelés

Úgy reméljük és elvárjuk, hogy az egyetemes repülés felhasználói közösségének nevelését a PIA, az SSA, az EAA valamint a jelentősebb felhasználói csoportok egyfajta szolgálatként fogják majd biztosítani saját tagjaik számára, cikkek, borsúrák és vagy értesítések formájában. Alaposan kidolgozva az általuk alkalmazott mentőejtőernyőkre vonatkozó korlátokat.

Szuszékos J.

EJTŐERNYŐ SZERELŐK ELLENŐRZÉSI LISTÁJA MENTŐEJTŐERNYŐKHÖZ

A TSO-C23b SZERINT GYÁRTOTT EJTŐERNYŐK JELÖLÉSE/CÍMKÉVEL ELLÁTÁSA

(INTERNET, 1997. dec.)

1. Az éppen behajtogatásra kerülő ejtőernyő, el van-e látva, címkével, adattal vagy bármilyen módon megjelölt, a maximális sebességet és súlyt magában foglaló üzemeltetési korlátokat tartalmazó felirattal?
2. Ha az ejtőernyőn nincsenek feltüntetve üzemeltetési korlátok, ellenőrizni kell a TSO címkét annak megerősítésére, hogy vajon a tételt a TSO C-23b szerint gyártották-e vagy sem.
3. Ha az ejtőernyő a TSO C-23b szerint került legyártásra, ellenőrizni kell a kupolák címkéit, hogy ugyanaz a cég gyártotta-e mint a hevederzetet/ejtőernyőtokot.
4. Ha a hevederzetet/tokot és a kupolát egyazon cég gyártotta, kapcsolatba kell lépni a vállalattal az adott ejtőernyőhöz tartozó címke/jelzés információ végett. Ha erre azonnal nincs lehetőség, fel lehet venni a kapcsolatot az Ejtőernyő Ipari Szövetséggel, a gyártó címének, telefon/faxszámának, e-mail címének beszerzése végett.
5. Ha a kupolát nem ugyanaz a cég gyártotta mint a hevederzetet/tokot, felvenni a kapcsolatot a gyártóval, az ejtőernyő címkézését és megjelölését érintő utasítások végett.
6. Ha képtelenség a kupola vagy az ejtőernyő gyártójának megtalálása, például ha a vállalat többé már nem vállal szerepet az üzleti életben (megszűnt), az üzemeltetési korlátokat az ejtőernyőn a következők szerint kell megjelölni: *"A TSO C-23b értelmében bizonylatolt felszerelés általánosan már bizonyítottan és sikeresen került alkalmazásra maximálisan 120 KIAS sebességnél és maximum 250 font súlyig. Erre a felszerelésre vonatkozóan tényleges súly vagy sebesség korlátozás nem került meghatározásra. Alkalmazása csak saját kockázatra történik."*
7. Az olyan ejtőernyős felszerelés - amelyhez a gyártó nem található meg - megjelölésének/címkével ellátásának megkönnyítéséhez a PIA-val vehető fel a kapcsolat egy olyan előkészített címke/hajtogatási adatlap beszerzése végett, melyen már készen szerepel a megfelelő magyaros felirat.
8. Utoljára de legfontosabban, javaslatot kell tenni az ejtőernyő tulajdonosának az adott ejtőernyő-szerelvény üzemeltetési korlátait illetően.

Ford.:Sz.J.

Felelősségbiztosítás kétüléseknél

(FLY, 1997.No.10)

Ha valaki kétüléssel pilótaként nem biztosítja magát, annak balesetnél igen csak melege lehet. Ilyenkor a parancsnok pilóta anyagilag "áramlásleszakadásba" kerülhet. Ha szívességből reptetünk valakit, akkor legtöbbször mellőzni lehet a biztosítást. Minden más esetben okvetlenül biztosítást kell kötni.

Mivel egy kétülésnél a felelősség sokkal nagyobb, mint egy szóló repülőeszköznél, a felelősség is más kaliberű. Mert ha valami történik az utassal, a légügyi törvény (LuftVG) előírása szerint a parancsnok-pilótának - a légi jármű vezetőjének - vétkességét kell "feltételezni". Csak ha a pilóta bizonyítani tudja, hogy minden lehetséges intézkedést megtett a károk megelőzése érdekében, vagy ezeknek az intézkedéseknek

megtételeiben igazoltan akadályoztatott volt, akkor mentesül a kártérítési kötelezettség alól. Jogilag ez fordított bizonyítást jelent, azaz a véletlenséget kell bizonyítani.

Ha egy pilóta légi jármű vezetőjeként durva szakszerűtlenséget árul el, vagy szándékosan helytelenül jár el, akkor személyekben és tárgyakban keletkezett minden kárért maradéktalanul felelős. Ilyenkor még a polgári törvénykönyv 823. ff. paragrafusát is tekintetbe kell venni, hiszen az magasabb szintűnek számít a légügyi törvényénél. Amennyiben az okozott károkat részben vagy teljesen az utas okozta, akkor kedvező esetben a pilóta mentesülhet a felelősség alól.

A LuftVG szerint a felelősség vállalásának feltétele egy szállítási szerződés megléte. Ennek létrejötte nemcsak írásban történhet, hanem akkor is megkötöttnek kell tekinteni, ha a résztvevők kinyilvánítják szerződéskötési szándékukat - függetlenül attól, hogy a szállítás hivatásszerűen, önköltségesen vagy díjtalanul történik. (Emlékeztetőül: a hivatásszerű kétüléses repülések tiltottak Németországban). Azonban szívességből végzett repüléseknél ez szerződéses viszony nem áll fenn. Ilyenkor a pilótát csak a "nem megengedett eljárásból" eredő felelősség terheli, de ez a felelősség korlátlan hatályú. Ilyenkor is a pilótának kell az esetleg megsérült utas saját felelősségét bizonyítani.

A felelősség korlátozása és kizárása

Amennyiben a pilóta és az utas szállítási szerződést kötött, és kölcsönös ellenszolgáltatásban egyeztek meg, akkor ez a megegyezés alapvetően nem zárja ki vagy korlátozza a felelősséget. Felelősség alól felmentő nyilatkozat adása csak akkor lehetséges, ha egyértelműen szívességből történt a repültetés. Ilyenkor még az önköltség sem téríthető meg. A felelősség átvállalásának szövege hozzávetőleg a következő lehet:

"Nyomatékosan kijelentem, hogy egy esetleges balesetnél semmilyen kártérítési igényt nem támasztok XY (a pilóta teljes neve) ellen. Ez a felelősség-átvállalás nem érvényes, ha a pilóta durva szakszerűtlenséget árul el, vagy szándékosan helytelenül cselekszik".

Természetesen a felelősség-átvállalási nyilatkozatnak tartalmazni kell az illető nevét, címét, dátumot és aláírását. Kiskorú utas esetén tartalmazni kell a törvényes képviselőjének beleegyező nyilatkozatát is, pl. így: "Hozzájárulok az utasrepültetéshez". Ajánlatos még a nyilatkozat szövegét kiegészíteni azzal, hogy az utas kijelenti, miszerint egészséges, és testileg-lelkileg alkalmasnak érzi magát a függővitorlázó-, vagy siklóejtőernyős repülésre.

A biztosítása hatálya

Az üzemeltető felelősségbiztosítási kötelezettsége harmadik személlyel szemben (pl. egy parkoló autó sérülése leszállás közbeni nekicsapódás miatt) nem terjed ki az utas sérülésére és dolgainak károsodására, még akkor sem, ha az "szállításnak" számít - ha sokan szeretnék is, hogy a függővitorlázóknál és a siklóejtőernyőknél ez így legyen. Az ilyen kockázatot egy utas felelősségbiztosítással lehet kivédeni. Az biztosítást nyújt az utasnak olyan károk esetére, amelyek a kétüléses repülés közben keletkeznek, valamint mentesíti a pilótát az ilyen jellegű kártérítési kötelezettség alól. Pl. vegyük szemügyre a "Worst case" konzekvenciáit: egy családapa repülőbalesete miatt nem tudja teljes mértékben betölteni gondoskodó szerepét. Nemcsak a munkaadója és megbízója pénztára lép fel azonnal ellenkeresettel, a család is benyújtja igényét. Tehát a pilóta ilyen szélsőséges helyzetben saját anyagi egzisztenciáját is kockáztatja. Nem véletlenül tették kötelezővé Ausztriában a tandempilóták számára az utas-felelősségbiztosítást. A német kétüléses repülők számára is sürgősen ajánlatos egy ilyen megkötése. A szállítási szerződés meglétét, mindig egyedileg kell vizsgálni. Amennyiben ilyen volt, akkor a LuftVG szerint a pilóta kárfedezeti kötelezettsége személyi sérülések esetén max. 320000.-DM, dologi sérüléseknél 3200.-DM. Szándékosság és durva szakszerűtlenség esete kivételt képez ez alól.

Ford.: M. B.

AC.105-2C számú TANÁCSADÓ KÖRLEVÉL

(AC No: 105-2C, Kelt: 1991.01.02. Bevezetve az AFS-340/820-al. USA.)

Tárgy: SPORTEJTŐERNYŐS UGRÁS

1. SZÁNDÉK.

Ez a tanácsadó körlevél (AC) javaslatokat nyújt a sportejtőernyőzés biztonságának javítására és információt terjeszt a sportejtőernyőzéssel kapcsolatos összes fél számára, a Szövetségi Légiszabályok (FAR) Part 105, - Ejtőernyős Ugrás - szakasznak való megfeleltetésben. Egyben tartalmazza az eltávolított kabinajtóval üzemeltethető légi járművek listáját és eljárásokat tartalmaz a Légügyi Hatóság (FAA) engedélyének megszerzéséhez, az eltávolított kabinajtóval történő repülés számára.

2. HATÁLYTALANÍTÁS.

Az 'AC 105-2B, Sportejtőernyős Ugrás', kelt 1989.08.21 törölve. **Megjegyzés:** Ennek az AC (105-2B) terjesztése nem történt meg.

3. HÁTTÉR.

a. A sportejtőernyős ugrás (égimerülésnek is nevezett) tevékenység folytonosan fokozódó és az FAA által elismert légi tevékenységnek számít. Még ha az ejtőernyősök (égimerülőknek is nevezik őket) nem képesített repülőszemélyeknek számítanak, az FAA javasolja, hogy minden kezdő ejtőernyős hivatalos képzésben részesüljön. A képzést az Egyesült Államok Ejtőernyős Szövetségének (USPA) kiképzési javaslatai vagy más hasonló szervezetektől származó kiképzési programok szerint kell lefolytatni.

b. Az ejtőernyőzésnek meg van a saját velejáró kockázata különösen a tanulókat illetően. Erre a kockázatra való reagálás során, az ejtőernyős közösség eljárásokat és gyakorlatokat fejlesztett ki a kockázati tényezők csökkentésére. A biztonság egy jelentős foka tartható fenn ezen eljárások követése révén és az egyes ejtőernyős ugrásokra történő megfelelő felkészüléssel. Az ejtőernyőzésben beállt fejlődések folytonosan közreműködnek a repüléssel kapcsolatos technológiák és a repülés biztonság előrelépésében.

c. Jelen AC felülvizsgáló (revíziós) folyamata során, az FAA hozzáfűzéseket, észrevételeket kért az ejtőernyős ipartól és a felhasználóktól. Az USPA-val kell kapcsolatba lépni az ejtőernyős ugrással kapcsolatos mindenféle korszerű információ végett, melyek különösebben ebben a Tanácsadó Körlevélben nem kerültek megemlítésre (lásd az 5c pontot).

4. BIZTONSÁGI INDÍTVÁNYOK

a. **Orvosi.** Minden leendő ejtőernyős arra ösztönzött, hogy első ugrásaik előtt orvosi vizsgán vegyenek részt. Az orvost a vizsgálat célját illetően tájékoztatni kell.

b. **Kezdőképzés.** Az FAA arra bátorítja a kezdő ejtőernyősöket, hogy az USPA által elismert ejtőernyős oktatótól kérjenek oktatást. A kezdőkiképzés adja az alapot az ejtőernyős folytonos nevelése és előremenetele számára.

c. A jelenlegi sportejtőernyős tanulóképző programok a következőket tartalmazzák, ezek részletei az USPA-tól szerezhetők be (lásd az 5c pontot):

- (1) Bekötökőteles módszer
- (2) Felgyorsított szabadeső módszer
- (3) Tandemugrás, mely egy kettős hevederzet és kettős ejtőernyőrendszert használ.

d. FAR, műszaki szabvány rendeletek (TSO) és a sportejtőernyőzést érintő Tanácsadó Körlevelek, melyeket minden ejtőernyősnek és ejtőernyős ugrató pilótának ismernie kell;

- (1) FAR Part 65 -- Képesítés: Hajózó személyzetten kívül eső más repülő személyek.
- (2) FAR Part 91 -- Általános üzemeltetési és repülési szabályok.
- (3) FAR Part 105 -- Ejtőernyős ugrás.
- (4) FAR Part 149 -- Ejtőernyő műhelyek.
- (5) TSO-C23c, Személyi ejtőernyőrendszerek.
- (6) AC 65-5 (legutóbbi kiadás), Ejtőernyő-szerelő -- Vezető/Mester képesítési kalauz.

(7) AC 140-7 (legutóbbi kiadás), Szövetségi Légügyi Hatóság képesített karbantartó kirendeltségek címtára

Megjegyzés: További részletes információ végett lásd az 5. pontot.

e. Biztosítókészülék és felszerelés.

- (a) **Nyílást elősegítő eszköz.** A FAR 105.43(b) Szakasz megköveteli, hogy minden olyan személy, aki a légijárműhöz és a főejtőernyőhöz erősített bekötökötéssel végez ejtőernyős ugrást egy olyan segédeszközt használjon, amely segíti a nyitóernyőt feladatának ellátásában vagy, ha nyitóernyő nem kerül alkalmazásra, a főejtőernyő kupola közvetlen belobbanását segíti elő.
- (b) **Biztosítókészülék.** Meglehet, hogy egy ejtőernyős hajlik arra, hogy jobban érezze magát, ha biztosítókészülék (AAD) van felszerelésén. Azonban a tapasztalat azt mutatja, hogy az ilyen készülékek nem bízhatók meg teljes mértékben és ezeket csak a kisegítőként szabad használni a megfelelő képzéshez és eljárásokhoz. Azok az ejtőernyősök, akik ilyen készüléket alkalmaznak tartalékejtőernyőjükön, meg kell győződniük arról, hogy a berendezés telepítését az ejtőernyő gyártója vagy az FAA jóváhagyta-e (lásd 8. pont.). Az FAA nem hagy jóvá biztosítókészülékeket, hanem azt a telepítést szentesíti, amit a gyártó TSO dokumentációján beterveztettek. A telepítéshez a gyártói utasításokat kell követni. Biztosítókészüléknek, TSO vagy (MIL-SPEC) katonai specifikáció által jóváhagyott ejtőernyőre történő telepítése az adott ejtőernyőre nézve főbb változtatásnak tekintendő. Bármilyen típusú biztosítókészüléket használó ejtőernyősnek ismerni kell annak megbízhatósági szintjét és teljes mértékben szakavatottnak kell lennie a helyes beállítás, kiélesítés és működési megbízhatóság tekintetében a készülék helyes működésének biztosítása végett. Amikor a kialakult helyzet, tartalékejtőernyő használatát követeli meg, az ugrónak mindig kézzel kell, hogy meghúzza a tartalékejtőernyő kioldóját még biztosító készülék alkalmazása esetén is.
- (c) **Vízi mentő felszerelés.** Valamilyen típusú vízfelszínen tartó felszerelést kell viselni, valahányszor egy ejtőernyős szándékolt gépelhagyási pontja vagy földetérési pontja nyílt vízfelszíntől 1 mérföldön (1,6 km) belülré esik.
- (d) **Oxigénkészülék.** Az ejtőernyősöknek kiegészítő belelegezhető oxigént kell használniuk, ha a légijármű több mint 30 percig 10.000 láb (3000 m) közepes tengerszintet (MSL) meghaladó magasságon repül. Oxigént kell folyamatosan használni állandóan 15.000 láb (5000 m) MSL felett. 25.000 MSL (7600 m) felett tulnyomásos oxigénrendszereket kell használni. Nagy magassági ugrások csak azt követően hajthatók végre, hogy a résztvevők megismerték az alacsony hőmérsékletek, az oxigénhiány és a különféle oxigén felszerelés típus által keltett problémákat és veszélyeket. Nagy magassági ugrásokat nem szabad semmilyen körülmények között megkísérelni, kellő mennyiségű belelegezhető oxigén ellátás nélkül (a hegesztő- és orvosi oxigént veszélyes s tilos használni).

f. Időjárás. Az erős vagy lökéses szél veszélyes lehet, különösen a tanuló ugrókra nézve. Ezenkívül az ejtőernyősöknek és pilótáknak biztosítaniuk kell, hogy elegendő a felhőalap és látásviszony uralkodjon (lásd a 14. pontot).

g. Haladó szintű ejtőernyőzés. Jelen körlevélben bemutatott biztonsági javaslatok közül sok elsődlegesen a tanuló ejtőernyősöket veszi célba. Minden tanuló ugrást ellenőrzött kiképzési környezetben kell végrehajtani. Az egyéni tapasztalat és ítélőképesség diktálja, hogy milyen további képzést kell elvégezni a haladóbb szintű ejtőernyős tevékenységek végrehajtása előtt. Ismeretlen, vagy nagyteljesítményű ejtőernyős felszerelés használata előtt megfelelő tapasztalatot és képzést kell nyerni.

5. SZABÁLYZÁSOKAT ÉS TÁRSULT KIADVÁNYOKAT ÉRINTŐ INFORMÁCIÓ

a. FAR. Ez a pont ismerteti a FAR részeket, melyek az ejtőernyősökre és az ugrató pilótákra nézve érdekesek. Mindezek a Dokumentum Főfelügyelőtől szerezhetők be, az US Kormányzati Nyomda hivataltól, Washington, D.C. 20402-9325. Az AC 00-44 (legutóbbi kiadás), a Szövetségi Légiszabályok Státusa tartalmazza a megrendelési utasításokat, árakat és raktári számokat. Ez a körlevél a FAR követelményeken alapul s jelen körlevél keltének idején lép hatályba. Mivel a FAR bármikor módosítható az ejtőernyősöknek és pilótáknak lépést kell tartaniuk a FAR-ban beállt változásokkal s mindig meg kell felelniük az érvényes követelményeknek.

- (1) **FAR Part 65 -- Képesítés:** Hajózószemélyzetten kívül eső más repülő személyek. Az 'F Alrész' foglalkozik az ejtőernyő-szerelőkkel, azok megválaszthatóságával, jogaikkal és teljesítmény szabványaikkal.
- (2) **FAR part 91 -- Általános üzemeltetési és repülési szabályok.** A FAR 91.307 Szakasza, (Ejtőernyősök és Ejtőernyőzés) tiltja meg egy polgári léggépjármű pilótája számára, hogy mentőejtőernyőt szállítson az adott léggépjármű fedélzetén hacsak nem jóváhagyott típus.
- (3) **FAR Part 105 -- Ejtőernyős ugrás.** Ez a Rész különösen fontos az ejtőernyősökre és az őket szállító repülő pilótákra nézve, mivel ez tartalmazza a szándékos ejtőernyős ugrást érintő szabályokat.

b. A TSO-C23c írja elő az ejtőernyőkre vonatkozó minimális teljesítmény- és biztonsági követelményeket. A TSO-C23c írásban szerezhető be az FAA, Léggépjármű Alkalmassági Szolgálatától, (Aircraft Certification Service) Léggépjármű Műszaki Osztálytól (Aircraft Engineering Division) (AIR-100), 800 Independence Avenue, SW., Washington D.C.20591.

c. Az USPA létrehozta az alapvető biztonsági szabványokat és az ejtőernyős tevékenységekre vonatkozó további információkat. Ezek a szabványok és információk a kiképzésre, a felszerelés ellenőrzésre és a sportejtőernyős tevékenységek széles körének végzésére szolgálnak. Miközben az FAA hivatalosan nem hagyta jóvá, ezek a szabványok széles körben alkalmazottak iránymutatás céljából az egyének és ejtőernyős központok részére. Az USPA-tól szerezhethők be; 1440 Duke Street, Alexandria, Virginia 22314, tel: (703)836-3495.

6. EJTŐERNYŐRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK.

A FAR 1.1 Szakasza az ejtőernyőt olyan eszközként határozza meg, amit a levegőn keresztül egy test vagy tárgy zuhanásának visszatartására alkalmaznak, vagy szándékolnak alkalmazni. Ezen körlevél céljából az ejtőernyőrendszer rendes esetben, de nem kizárólagosan, a következő főbb részekből áll: egy kupola, egy nyílást elősegítő eszköz, egy nyitóernyő és/vagy fékernyő, hevedervegek, tok, hevederzet(tek) és működtető eszköz (kioldó). Természetesen van néhány kisebb alkatrész is, melyek ezekhez a főbb komponensekhez társulnak mint pl. csatolótagok, összekötőzsinórok és fémszerelvény.

A csomag kifejezés (mint pl. háti csomag vagy mellkasi csomag) ebben a körlevélben alkalmazva, hevederzet nélkül, az ejtőernyőrendszerre utal. Az olyan esetben, ahol a hevederzet és az ejtőernyő egy kívánt komponensként TSO jóváhagyású, a csomag kifejezés a teljes ejtőernyőrendszerre vonatkozik, mínusz a főajtőernyőkupola és a hevedervegek. Ez a megkülönböztetés a használatra, hajtogatásra, javításra és az ejtőernyők módosítására vonatkozó világos megértés végett lényeges.

a. Ejtőernyőrendszer. A FAR 105.43 Szakasza megköveteli az ejtőernyőstől a szándékos ugrás végrehajtásakor, hogy olyan kettős ejtőernyő csomaggal ellátott különálló hevederzetet viseljen, ami legalább egy főajtőernyővel és jóváhagyott tartalék/mentőejtőernyővel rendelkezik. A főajtőernyő csomagnak nem kell jóváhagyott típusúnak lennie, de a tartalék/mentőejtőernyő csomagtól és hevederzettől megkövetelt, hogy FAA előírása szerint jóváhagyott típus legyen. Az FAA egy olyan TSO-t ad ki, ami meghatározza az anyagokra, alkatrészekre, folyamatokra vagy a polgári léggépjárművön alkalmazott szerkezetekre vonatkozó minimális teljesítmény szabványokat. (Lásd FAR Part 43, A(4) Függelék). A következőkben a FAR 105.43(d) Szakaszban ismertetettek szerint jóváhagyott ejtőernyők példái szerepelnek.

- (1) Típus bizonyítvány (a jóváhagyás egy korábbi módja) szerint gyártott ejtőernyők.
- (2) TSO-C23 szerint gyártott ejtőernyők. Ez a TSO, a legfrissebb verzió, melyből a TSO-C23c írja körül az olyan ejtőernyőre vonatkozó minimális teljesítmény és minőségbiztosítási szabályokat, melyeket polgári léggépjármű fedélzetén tartanak vagy amit ejtőernyősök tartalékként viselnek. A gyártónak meg kell felelnie ezen szabványoknak mielőtt, a TSO-nak megfelelést igazoló címkével látná az ejtőernyőt vagy annak alkatrészeit.
- (3) A katonai ejtőernyőket (a nagy magasságún, nagy sebességún vagy katapult típuson kívül) Haditengerészeti Légi Szervezet (NAF), Katonai Légierő (AAF) vagy Haditengerészeti-Légierő (AFN) rajkszám, AAF megrendelési száma vagy egyéb más katonai jelzés vagy megjelölő szám azonosítja. Ezekre az ejtőernyőkre gyakran utalnak hadseregből visszavont vagy katonai felesleg ejtőernyőknél.

7. EJTŐERNYŐ HAJTOGATÁS.

A FAR 105.43 Szakasza követeli meg, hogy a mentő/tartalékejtőernyőt képesített és megfelelően kategóriába sorolt ejtőernyő-szerelő hajtogassa. Főejtőernyőt hajtogathat:(1) bármilyen képesített ejtőernyő-szerelő; (2) bárki, aki képesített ejtőernyő-szerelő felügyelete alatt áll. Azonban csak azok, akiket képesített ejtőernyő-szerelő vagy USPA besorolású oktató ellenőrzött alaposan, próbálhatnak meg saját maguk számára hajtogatni. Az FAA megköveteli, hogy minden egyes ejtőernyőt a következők szerint hajtogassanak:

a. A képesített ejtőernyő-szerelőnek vagy az ugrást végző személynek a főejtőernyőt 120 napon belül annak alkalmazási időpontjától számítva be kell hajtogatnia.

b. A tartalék/mentőejtőernyőt képesített és megfelelően besorolt ejtőernyő-szerelőnek kell behajtania.

(1) Alkalmazási időpontjától számított 120 napon belül, ha kupola, zsinórzat és hevederzet kizárólagosan nylonból, rayonból vagy más hasonló szintetikus szálból vagy olyan anyagból áll, mely alapvetően ellenáll a penésztől, gombáktól vagy egyéb párák környezetben szaporodó rothasztó szerek által okozott károsodásnak; vagy

(2) Alkalmazási időpontjától számított 60 napon belül, ha az ejtőernyőrendszer valamilyen mértékben selyemből, nyersselyemből vagy bármilyen más természetes rostból, vagy a fentiekben nem meghatározott anyagokból tevődik össze.

8. EJTŐERNYŐ MÓDOSÍTÁSOK.

Az ejtőernyő módosítások, az FAA jóváhagyott kialakítást érintő változásoknak számítanak. A példák tartalmazzák; erősítő szalagok vagy szerelvények telepítését, a hevederzet módosítását úgy mint, méretváltoztatást, a gyártó által beszerelt rész eltávolítását, vagy biztosító készüléknek a tartalék/mentőejtőernyő rendszeren történő telepítését, melyen a gyártó hasonló telepítésre nem adott felhatalmazást.

a. Szándékos ugráshoz alkalmazott jóváhagyott ejtőernyő rendszeren történő módosítást a jóváhagyott kézikönyvek és előírásai szerint kell végrehajtani és ezt csak olyan személy végezheti, aki ilyen módosítás végrehajtására különleges engedéllyel bír. Különleges jóváhagyás nem szükséges főejtőernyőn végzendő módosítás módszeréhez. Jóváhagyott ejtőernyő rendszer módosítási engedélyéért folyamodó személynek a következők szerint kell eljárnia:

(1) Az ejtőernyő módosítására képesített személynek (miként ez az alábbiakban felsorolt) a helyi FAA Repülési Szabvány Körzeti Hivatal (FSDO) felügyelőjével kell kapcsolatba lépnie, hogy a javasolt módosítást megbeszéljék. A kérelmezőnek fel kell készülnie, hogy a felügyelőnek bemutassa a módosítás természetét, egy mintadarab szerelvény, vázlatrajz vagy tervrajz segítségével és fel kell készülnie, hogy megbeszéljék a tesztek természetét, melyek azért szükségesek, hogy bemutassák, a módosított ejtőernyő megfelel minden alkalmazható követelménynek.

(2) A felügyelő felülvizsgálja a javaslatot a kérelmezővel s intézkedési tervben egyeznek meg.

(3) A kérelmező ekkor elkészít levél formájában egy kérelmet, amit a helyi FSDO-nak címez. Ehhez minden odavonatkozó adatot mellékelni kell. Az adatnak tartalmaznia kell:

- A. A módosítás világos ismertetését.
- B. Rajzokat, vázlatokat vagy fényképeket ha szükséges.
- C. Információt mint pl. cércíméret, öltésminta, alkalmazott anyagok és a módosított alkotórészek elhelyezkedése
- D. A módosított ejtőernyő azonosításának bizonyos eszközeit (modell és sorozatszám)

(4) Ha a felügyelő elégedett, a jóváhagyást a kérelmi levélen, dátumbélyegzővel, aláírással és az FSDO azonosító bélyegző rápecsételésével jelzi.

b. Jóváhagyott ejtőernyők módosításait csak a következők hajthatják végre:

(1) Képesített és megfelelően besorolt mester ejtőernyő-szerelő.

- (2) Megfelelő besorolással rendelkező képesített ejtőernyő műhely.
- (3) Ejtőernyő gyártó.
- (4) Bármily más gyártó, akit az Igazgató erre alkalmasnak vél.

8. NYITÓERNYŐ ELTÁVOLÍTÁSA

Képesített rangidős vagy mester ejtőernyő-szerelő távolíthat el csak nyitóernyőt tartalék/mentőejtőernyőről. Mikor ez megtörtént az ejtőernyőt jól láthatóan meg kell jelölni a "NYITÓERNYŐ ELTÁVOLÍTVA" felirattal. Ez az ejtőernyő csak szándékos ugráshoz használható."

10. EXTRA FELSZERELÉS

Műszertáblának, késtoknak vagy egyéb más anyagnak az ejtőernyőrendszer külsejére erősítése nem számít módosításnak. Ha bármilyen extra felszerelési cikk kerül felerősítésre a hevederzetre, gondot kell fordítani arra, hogy az ne befolyásolja károsan a rendszer működéssel járó kialakítását.

11. FŐBB EJTŐERNYŐRÉSZEK ÖSSZEÁLLÍTÁSA

a. Az eltérő gyártóktól származó jóváhagyott ejtőernyőrészek összeállítását vagy összetársítását egy megfelelően besorolt ejtőernyő-szerelő vagy ejtőernyő műhely végezheti el, az ejtőernyő gyártójának utasításai szerint és a gyártó vagy az FAA által bármiféle további felhatalmazás nélkül. Különösen akkor, amikor különféle ejtőernyőrészek cserélődnek fel, kell az ejtőernyő-szerelőnek a gyártói utasításokat valamint az ejtőernyőtök gyártójának utasításait követni. Azonban az ejtőernyőtök gyártói utasításai élveznek elsőbbséget ha a kettő között ellentét merülne fel.

b. Az összeszerelt ejtőernyőrészeknek összeegyeztethetőnek kell lenniük. A létrejövő szerelvény minden egyes részének megfelelően működőképesnek kell lennie és nem zavarhatják más részek működését. Például:

- (1) Nem szabad nagy térfogatú kupolát kis-térfogatú ejtőernyőtökbe telepíteni, mivel ez az egész ejtőernyőrendszer megfelelő működését károsan befolyásolhatja.
- (2) Egy TSO-zott kupola összeszerelhető katonai használatból kivont hevederzettel és viszont, egészen addig, amíg az összeszerelt részek eleget tesznek az eredeti kialakítás biztonsági szabványainak.

c. A szerelvény működésével kapcsolatos bármilyen kérdés az ejtőernyő-szerelő vagy a műhely tényleges kísérleteinek, tesztjeinek révén kell megoldani, bizonyossá téve azt, hogy az ejtőernyő biztonságos-e a vészhelyzeti alkalmazáshoz.

d. Az ejtőernyő-szerelő vagy ejtőernyő műhely, aki a TSO-C23c szerint gyártott alkotórészeket szerel össze, az ejtőernyőtökön biztosított helyen jegyzi fel az AS-8015B Szabvány, 4.2.1.pontja által előírt adatot. (Másolatok az Engineering Society for Advancing Mobility Land, Sea, Air and Space-től szerezhetők be, 400 Commonwealth Drive, Warrendale, PA 15096-0001.)

e. A hevederzet szilárdságának mindig egyenlőnek vagy nagyobbak kell lennie a kupola által a minősítő tesztek során keltett maximális erejénél.

- (1) Abban az esetben ha a hevederzet TSO-C23b, míg a kupola a TSO-C23c szerint bizonylatolt, a kupola maximálisan keltett ereje nem haladhatja meg a hevederzet és tok bizonylatolt erő kategóriáját; azaz alacsony-sebességű kategóriáét (1350 kg) és standard kupoláét (2250 kg). Ebben a példában a tokon további megjelölés nem szükséges.
- (2) Abban az esetben, ha a kupola a TSO-C23b míg a hevederzet a TSO-C23c szerint bizonylatolt; a hevederzet szakítószilárdságának egyenlőnek vagy nagyobbak kell lennie mint a kupola bizonylatolt erő kategóriája.

f. Az olyan egyedülálló hevederzet, kettős ejtőernyőcsomag rendszer használója, - mely főejtőernyőt s tartalék/mentőejtőernyőt tartalmazó sportszerelvény - végezhet a szállításhoz, kezeléshez vagy tároláshoz szükséges egyszerű, össze-, illetve szétszerelési műveleteket, az ejtőernyő alkalmazásának időszakai között, ha az ejtőernyő olyan kialakítású, hogy összetett műveletek alkalmazása nélkül teszi egyszerűvé az össze illetve szétszerelést.

12. JAVÍTÁSOK

Az ejtőernyő javítások főbb vagy kisebb javításokba osztályozhatók. A főbb javítás a FAR 1.1 Szakaszban szereplő meghatározás szerint olyan javítás ".....ami, ha megfelelően került végrehajtásra, észrevehetően befolyásolja a súlyt, az egyensúlyt, a szerkezeti szakitószilárdságot, a teljesítményt, a hajtómű üzemet, repülési jellemzőket vagy egyéb, a légialkalmasságot befolyásoló minőségeket." (Az egyensúly és hajtómű üzem az ejtőernyőkre nem vonatkozik.) A kisebb javítás a FAR 1.1. Szakasz meghatározása szerint ".....a főbb javítás kategóriáján kívül eső egyéb javítást jelent."

Ejtőernyőkön főbb javításokat, mester ejtőernyő-szerelő, megfelelő besorolású ejtőernyő műhely vagy gyártó végezhet. Főbb javításnak számít többek között; egy kupola szelet vagy zsinór cseréje vagy a kupolára varrott nagy méretű folt. Az ejtőernyő bármely részén történő javítások végzésekor az ejtőernyő gyártójának utasításait kell követni.

13. SZERELVÉNYEK GALVANIZÁLÁSA (BEVONATTAL ELLÁTÁSA)

A teherviselő ejtőernyőrészek galvanizálása vagy újragalvanizálása hidrogénridegdedést s ezt követően, feszültség alatti meghibásodást okozhat, hacsak a galvanizálás nem történt megfelelően. A krómbevonatú hevederzet állító szerelvények simább kidolgozásúak is lehetnek s lehetővé tehetik az anyag rajtuk való megcsúszását. Az ejtőernyősnek ismernie kell ezeket a lehetséges veszélyeket.

14. PILÓTA FELELŐSSÉGEK.

Az ugrató gép parancsnoka teljes mértékben felelős bizonyos követelményekért és egyetemleges felelősséggel tartozik másokért. A következők ezen követelmények részletes felsorolását tartalmazzák:

a. Pilóta képesítés és tapasztalati követelmények. A légi jármű parancsnok teljes mértékben felelős azért, hogy megfeleljen a FAR Part 61 képesítési, szaktudási és tapasztalati követelményeinek.

b. Üzemeltetési követelmények. A légi jármű parancsnoka tartozik teljes felelősséggel a FAR Part 91 üzemeltetési követelményeit érintően, hogy figyelembe vegye a különleges üzemeltetési korlátozásokat és a nyitott vagy leszerelt ajtóval történő repüléshez előírt szükséges tájékoztató felirattal ellátottságot.

c. Súly és egyensúly. A légi jármű parancsnok felelős teljes mértékben annak biztosításáért, hogy légi járműve megfelelően legyen terhelve és üzemeltetve úgy, hogy az a bruttó súly és súlypont korlátozásokon belül maradjon. További légi jármű nyugalmi helyzet információt (terhelési grafikon) kell a légi jármű parancsnoknak beszereznie a jövőbeni súly és egyensúly számításokhoz. Ezenkívül a pilóta kizárólagosan felelős ezen jegyzőkönyvek, feljegyzések és/vagy a repülési kézikönyv felülvizsgálataért, hogy alaposan megismerhesse a légi jármű súly és egyensúly eljárásait és repülési jellemzőit.

d. A súly és egyensúly kiszámításakor, a légi jármű parancsnokának számításba kell vennie a következő tényezőket. Ha ez az információ még nem lett beszerezve, a pilóta figyelemreméltó nehézségeket tapasztalna a ténylegesen terhelt légi jármű súlypontjának meghatározása során.

- (1) A maximális megengedhető bruttó súlyt és a súlypont korlátozásokat.
- (2) Az összes eltávolított szabvány felszerelés súlyát (ülések, ajtó, stb.)
- (3) Az üres súly nagyságát és a súlypont helyzetét.
- (4) A súly és súlypont helyzetét amikor a légi jármű teljesen terhelt.
- (5) A légi jármű súly és súlypont helyzetét az ejtőernyős létszám és az egyes repülések alkalmával szállított üzemanyag variációk vonatkozásában.
- (6) Az ugrók súlyát és elhelyezkedését a repülés egyes szakaszai alatt annak biztosítására, hogy a légi jármű a súlypont korlátok között maradjon. A légi jármű parancsnokának észben kell tartania, hogy az ejtőernyősök áthelyeződő súlymegoszlása, - amint azok a gépelhagyáshoz a kabinajtó közelében gyülekeznek - megköveteli az összes kedvezőtlen hatás meghatározását is és ez befolyásolja majd a légi jármű súlyát és egyensúlyát, irányíthatóságát és stabilitását.

e. Alkalmos tájékoztató feliratot kell elhelyezni a légi járműben, hogy ez segítse a pilótát az ejtőernyősök tájékoztatásában a maximális megengedett terhelés és súlyeloszlás tekintetében. Ezeket a

tájékoztató feliratokat olyan helyen kell elhelyezni, ahol jól látja azokat mindenki, aki a léggépjármű fedélzetére száll s ezeknek ugyanakkor világosan kell jelezniük a maximális jóváhagyott ülés kapacitást és a terhelés eloszlást.

Azonban mivel sok ejtőernyős nem ismeri a léggépjármű súly- és egyensúly eljárásokat, a léggépjármű parancsnok felelősségét képezi annak biztosítása, hogy a megfelelő súly és egyensúly az összes ejtőernyős üzem során meg legyen őrizve. Bárki aki a jóváhagyott adatot illetően, bármilyen adott léggépjárműre vonatkozóan további információt kíván, a helyi FSDO-val kell, hogy felvegye a kapcsolatot (a vonatkozó információt lásd a 23.b pontban).

f. Ülőhely biztonsági övek és jóváhagyott terhelés. A FAR 91.14 Szakasz engedélyezi a léggépjármű fedélzetén sportejtőernyős tevékenység céljából tartózkodó személyek számára, hogy azok ülőhelyként, a léggépjármű padlóját használhassák. Minden egyes személy számára ülőhely biztonsági övekről kell gondoskodni és ezek telepítése jóváhagyott kell, hogy legyen. A szállítható jóváhagyott személyek száma a léggépjármű típus bizonyítvány adatlapján, a kiegészítő típusbizonyítvány adatlapján, 337-es Formanyomtatványon (területi jóváhagyás) vagy az FAA-jóváhagyott repülési kézikönyvben található.

g. Ejtőernyős földterési terület. Jó gyakorlatnak számít a pilóta számára annak biztosítása, hogy az ejtőernyős földterési terület a léggépjárműből jól látható legyen mielőtt az ugrókat útjukra engedné.

h. Magasság jelentés. Lábban MSL jelteni minden magasságot a légi irányításnak (ATC).

i. Repülési látástávolság és távolság a felhőktől. A pilóta és az ugró egyetemlegesen felelősek azért, hogy eleget tegyenek a FAR 105.29 Szakasz repülési látástávolság és felhőktől való távolsági követelményeinek. A látás szerinti repülési feltételekkel (VFR) repülő léggépjárműtől és ejtőernyős ugrást végző személyektől, minimális felhőktől való távolság betartása valamint a minimális látástávolság betartása követelt meg azon a magasságon, amelyen a tevékenység teret nyer.

(1) Az olyan tevékenységeknél, melyek 3000 m MSL vagy afölött zajlanak az előírt minimális távolság a felhőktől; 300 m alattuk, 300 m felettük és 1600 m vízszintesen. A repülési látótávolságnak legalább 8 km-nek kell lennie.

(2) Az olyan tevékenységeknél, melyek a talajfelszín felett 400 m-t meghaladó magasságban nyerne teret, de kevesebb mint 3000 m-en MSL, az előírt minimális távolság a felhőktől; 150 m. alattuk, 300 m felettük és 600 m vízszintesen. A repülési látótávolságnak legalább 5 km-nek kell lennie.

Megjegyzés: Senki sem végezhet ejtőernyős ugrást felhőbe vagy felhőn keresztül.

j. Rádióberendezés követelmények. A FAR 105.14 Szakasz ismerteti a két irányú rádió összekötési rendszer követelményeit az olyan léggépjárművek számára, melyeket ellenőrzött légtérbe vagy azon kívüli légtérben végezendő ejtőernyős ugrásokhoz használnak. Hacsak az ATC másként nem hatalmazza fel, rádióösszeköttetést kell létrehozni az ATC-vel vagy a repülő szolgálati állomással (FSS) legalább 5 perccel az ugrás tevékenység kezdete előtt, melynek célja, az ejtőernyős tevékenység szomszédságában zajló ismert légi közlekedési információ beszerzése.

Az FAA javasolja, hogy minden ugrató léggépjármű, működőképes transzponderrel (válaszjeladóval) legyen ellátva, ami az ATC által kijelölt megfelelő kódokat jelzi, amikor a léggépjármű radar szolgálattal ellátott területen üzemel. A válaszjeladók gyorsan küldik el és jelzik a légi közlekedésben beálló változásokat. Az ugrási tevékenységet addig nem lehet megkezdeni, amíg rádiókapcsolat nem létesül s a megfelelő közlekedési információ kiadásra nem került. Továbbá a megfelelő frekvencián szünetmentes figyelést kell fenntartani az ejtőernyős tevékenység befejezéséig. Amikor az ejtőernyős tevékenységek befejeződtek vagy megszakadtak, az ATC-t a lehető leghamarabb értesíteni kell.

k. Engedélyezési és értesítési követelmények. Hogy az ATC-től szóbeli engedély vagy engedély igazolás követelt-e meg vagy sem egy adott ejtőernyős ugráshoz, az annak az érintett légtérnek és területnek a fajtájától függ, ahol az ejtőernyős földteríteni szándékozik. Ugyanez a kritérium határozza meg az ugrás előtti értesítési követelmények fajtáját. Az No. 1-es Függelék mutat be olyan referencia táblázatot, mellyel az ugrók meghatározhatják, hogy milyen engedély vagy értesítési követelmények szükségesek a különféle ugrási fajtákhoz.

Az FAA javasolja, hogy a lehető leghamarabb állandó ugróterületi vagy ideiglenes ugrás helyszíni kapcsolatot kell létesíteni a helyhez legközelebb eső légi irányítással. Az ATC személyzet van a legjobb helyzetben ahhoz, hogy információt biztosítson az olyan érkezési és távozási útvonalakat, a légtér

osztályozást s más légtér üzemeket illetően, melyek befolyásolhatják majd az ejtőernyős földteréresi terület hatékony üzemeltetését.

15. UGRÁSOK SŰRŰN LAKOTT TERÜLET FELETT VAGY TERÜLETRE ILLETVE SZABADBAN GYŰLEKEZŐ EMBEREK FELETT VAGY EMBEREK KÖZÉ.

A FAR 105.15 Szakasz engedélyt követel meg ezekhez az ugrásokhoz (kivéve a vészhelyzetet s bizonyos a Fegyveres Erők által végzett műveleteket, miként erről a FAR 105.11 Szakasz rendelkezik). Az engedélyhez egy kérelmet kell benyújtani legalább 4 munkanappal a tervezett ugrás előtt. A kérelmet, az FAA 7711-2 számú Formanyomtatványon, - Jogfelmentési igazolás vagy Engedély kérelem, - három példányban kell benyújtani annak az FSDO-nak, amely azért a területért felelős, amelyen majd az ugrás terület nyer. Minél előbb ér el a kérelem az FAA-hoz annál könnyebben és gyorsabban megy az igazolások feldolgozása.

a. Annak megállapítása, hogy vajon az FAA ki fogja-e adni az FAA 7711-1-es Formanyomtatványt, Jogfelmentési igazolást vagy Engedélyt és a különleges kikötéseket, az egyes esetek körülményeitől függ majd. A két fő szempont az engedély kiadását illetően; az ugrást végző ejtőernyős dokumentált szaktudása és tapasztalata valamint a földteréresi terület mérete lesz. Ezen követelmények példái a következők:

- (1) Az USPA C vagy D Osztályú liszensszel rendelkező ejtőernyősöknek vagy a Nemzetvédelmi Minisztérium (DOD) által szentesített ejtőernyős bemutató csapat tagjának olyan földteréresi területet kell kiválasztania, mely lehetővé teszi, hogy az ugró bármelyik nézőhöz nem közelebb mint 15 méterre érhesen földet és nem tartalmaz a talajon tartózkodó személyek feletti 75 m-nél kisebb magasságon történő átrepülést.
- (2) USPA D Osztályú liszensszel rendelkező ejtőernyős vagy a DOD-minősítésű, irányítható kupolát használó ejtőernyős bemutató csapat tagja, aki igazolta, hogy légcellás fő-és tartalékajtőernyő kupolát fog alkalmazni, engedélyezhető sűrűn lakott terület feletti gépelhagyásra vagy az arra történő földterérésre. Az 'a(1)' alpontban feltüntetett földteréresi terület korlátozások betartásával. A bemutató besorolásokkal rendelkező ejtőernyősök azonkívül, hogy sűrűn lakott terület feletti gépelhagyásra vagy az arra történő földterérésre engedélyezettek, nem érhetnek földet 5 m-nél közelebb semmilyen nézőtől s nem haladhatnak át földön tartózkodó személyek felett 15 m-nél kisebb magasságon.

b. Az engedély igazolás birtokosától megkövetelt, hogy az engedély feltételeit illetően rövid eligazításban részesítse a légijármű parancsnokát és az ugrókat.

c. A felügyelő belefoglalhat egy kikötést, ami megköveteli, hogy a légijármű parancsnok egy meghatározott légi irányítási lehetőséget és rádiófrekvenciát használjon.

d. Ha a kérelmező az USPA/DOD meghatalmazások vonatkozásában, képtelen kielégítő bizonyítékot szolgáltatni tapasztalatáról, szaktudásáról és megkövetelt ismeretéről, az FAA felügyelő egy összehasonlító bemutató ugrást (nem lakott területe felett) követelhet meg, az engedély kiadása előtt.

e. Annak megállapításának kulcsa, hogy engedély szükséges-e vagy sem, a "rá, közé" szavakban rejlik. A következő példák tehetik világossá a FAR 105.15 Szakasz szándékát és segít meghatározni, hogy mikor kell engedélyért folyamodni.

- (1) Egy nagy tótól keletre fekvő városban kerül az ugrás megrendezésre. Az ugrók a gépet, a tó felett kívánják elhagyni és egy nyílt területen történő földteréréshez kelet felé sodródni. Engedély nem követelt meg.
- (2) Ugyanennél a városnál az ugrók a földterérés helyét a város keleti részében elhelyezkedő iskolaudvarra szeretnék változtatni. Az iskolaudvar mérete mindössze pár hektár és teljesen kerítés veszi körbe, de ugyanakkor lakóházak övezik. Még ha a földteréresi terület 150-200 méternyire is helyezkedik el a kerítéstől az ugrás lakott területre történik. Engedély kötelezett.
- (3) Egy vidéki vásáron bemutató ugrást terveztek és a vásártér a város nyugati szélén található, annak mind három oldalán szabad nyílt területtel. Az ugrók úgy tervezik, hogy a gépet a vásártér egyik oldalán hagyják el és a másikon érnek földet. Ez egy átsodródásos ugrásnak számít. Engedély nem kötelező.

- (4) Ugyanezen a vásártéren, a célpontot a tér közepének közelében fekvő lóversenypálya közepére helyezték, amit dróthálós kerítés vett körbe. A cél több mint 150 méternyire helyezkedik el a kerítéstől. Ez az ugrás szabadban gyülekező emberek fölött és közé történik. Engedély köteles.
- (5) A nagy méretű térségekre történő ugrások még ha emberekkel benépesült terület közelében vagy éppen azon belül, illetve szabadban gyülekező emberek közelében történik, nem igényelnek írásos FAA engedélyt. A feltételek az olyan elég nagy nyílt térségekre vonatkoznak, melyek megfelelőek arra, hogy az ejtőernyősök felettük ugorjanak ki és maradjanak is az adott területen belül az ereszkedés és a földetérés ideje alatt. Mivel nem lenne idő arra, hogy egy ejtőernyős lakott terület fölé kerülhessen az ilyen természetű ugrások nem veszélyeztetnék a nyilvánosságot. Azonban az ejtőernyősöknek biztosítaniuk kell, hogy a földetérési terület emberektől teljesen mentes legyen, kivéve a földi kisegítő személyzetet és más résztvevőket.

10. UGRÁSOK REPÜLŐTEREK FÖLÖTT VAGY AZOKRA.

A FAR 105.17 Szakasz írja elő a repülőtéri vezetés előzetes jóváhagyását az olyan ugrások számára, melyek a repülőtér fölött vagy arra történnek. Azonban repülőtér fölött előzetes engedély nélkül is átsodródhat valaki, ha ejtőernyője teljesen nyitva van és legalább 600 méterrel tartózkodik a repülőtér közlekedési sémája felett s elkerüli a légi közlekedés vagy személyek illetve a földön lévő tulajdonok veszélyeztetését.

17. UGRÁSOK ELLENŐRZÖTT LÉGTEREKBE, VAGY AZOK TERÜLETÉRE.

A FAR 105.19 Szakasz, az irányító torony írásos engedélyt követeli meg, működőképes, az Egyesült Államok által üzemeltetett toronnyal ellátott ellenőrző zónába vagy zónában történő ejtőernyős ugráshoz. Ésszerű értesítés kívánatos, hogy az irányító torony személyzete össze tudja hangolni az ugrásokat az előre várt közlekedési feltételekkel. Ezen ugrásokra vonatkozóan a torony által kiadott engedély és utasítások a VFR-en és az ismert légi közlekedésen alapulnak s nem oldják fel az ejtőernyöst vagy a légijármű parancsnokát az összes légi közlekedési és általános üzemszabályoknak való megfelelés alól. Amikor ellenőrzött zónába vagy zónában történő ugrások olyan ugrást tartalmaznak, ami repülőtér felett vagy repülőtérre történik, a FAR 105.17 Szakasznak is szintén eleget kell tenni, miként az a 16. pontban ismertetett.

18. UGRÁSOK REPÜLŐTÉRI RADAR SZOLGÁLATI TERÜLETEN VAGY TERÜLETRE.

A FAR 105.20 Szakasz ATC engedélyt követel meg az olyan ugrásokhoz, melyek repülőtéri radar szolgálati területen vagy területre történnek. Ezen szakasz értelmében kiadott minden egyes engedély kérelmezését annak az ATC toronynak kell benyújtani a repülőtéren, amelyhez a repülőtéri radar szolgálatot kijelölték.

19. UGRÁSOK, POZITÍV ELLENŐRZÉSŰ TERÜLETEKRE ÉS VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI TERÜLETEKRE VAGY AZOKON BELÜL.

A FAR 105.21 Szakasz megtiltja mindenkinek ejtőernyős ugrás végrehajtását s megtiltja valamennyi légijármű parancsnoknak ejtőernyős ugrás engedélyezését az adott légijárműből, pozitív ellenőrzési területen vagy végső megközelítési területen vagy területre ezen szakasz értelmében kiadott engedély nélkül - vagy annak megszegésével. Továbbá, ezen szakasz értelmében kiadott engedély kérelmezését a legközelebbi ATC-nek vagy FAA-nek kell betérjeszteni.

20. UGRÁSOK EGYÉB LÉGTÉRBE VAGY LÉGTÉRBE.

A FAR 105.23 Szakasz ismerteti a korábban, a 15-től a 19-ig terjedő pontokban érintettekén kívül eső ellenőrzött vagy ellenőrizetlen légtérbe történő ejtőernyős ugrásokra vonatkozó előzetes értesítési követelményeket. A javasolt ugrás helyszínhez legközelebb eső ATC lehetőséget vagy FSS-t legalább egy

(1) órával a végrehajtandó ugrás előtt értesíteni kell, de nem több mint 24 órával az ugrás tervezett befejezését megelőzően.

21. ÉRTESÍTÉS KITERJEDT UGRÁSI IDŐSZAKRÓL.

A FAR 105.23(b) Szakasza intézkedik az ATC-t illetően, hogy az fogadja el egy adott ejtőernyős üzem írásos értesítését, amely 12 naptári hónapot nem meghaladó időszakon át beütemezett ugrás sorozatok végrehajtásáról tájékoztat. Az értesítést az ATC-hez legalább 15 nappal, de nem több mint 30 nappal - a végrehajtandó ugrási tevékenység előtt hivatalosan be kell nyújtani.

22. EJTŐERNYŐS TEVÉKENYSÉG TÖRLÉSÉRŐL VAGY ELHALASZTÁSÁRÓL SZÓLÓ ELŐÍRT INFORMÁCIÓ ÉS ÉRTESÍTÉS.

a. A FAR 105.25 Szakasza arról tájékoztat, hogy a FAR 105.19 Szakasza vagy a FAR 105.21 Szakasza értelmében kiadandó engedély kérelmezői és azok, akik a FAR 105.23 Szakasz értelmében tettek betérjesztést, a következő információkat tüntessék fel az adott kérelemben vagy értesítésben.

- (1) Az ugrás dátuma és kezdetének időpontja.
- (2) Az ejtőernyős földterési terület mérete tengeri mérföldben¹, a cél körül sugárban kifejezve.
- (3) Az ejtőernyős földterési terület közepének elhelyezkedése a következőkhöz viszonyítva:
 - I, A legközelebbi VHF körsugárzó irányadó (VOR) berendezéshez, azon VOR sugár szempontjából, amelyen az található és annak távolsága tengeri mérföldben a VOR berendezéstől, amikor az adott berendezés 30 tengeri mérföldnyire vagy kisebb távolságra található az ejtőernyős földterési területtől vagy ugróterülettől.
 - II, A legközelebbi repülőtér, város vagy a megfelelő tengerparti és geodézia felmérő légi világtérképen (WAC) vagy Útvonalszakasz térképen megemlített városhoz képest, amikor a legközelebbi VOR berendezés több mint 30 tengeri mérföldnyire esik az ejtőernyős földterési területtől vagy ugróterülettől.
- (4) A felszín feletti magasságokat, melyen az ugrás majdan teret nyer.
- (5) A szándékolt ugrás tevékenység időtartama.
- (6) Az engedélyt kérő vagy az értesítést adó személy neve, címe és távbeszélő száma.
- (7) Az alkalmazandó légi jármű azonosítása.
- (8) A légi járműben rendelkezésre álló rádiófrekvenciák, ha van.

b. Mindenki, aki a FAR 105.19 Szakasz vagy a FAR 105.21 Szakasz értelmében kér engedélyt és mindenki, aki a FAR 105.23 Szakasz értelmében ad értesítést, azonnal tájékoztatnia kell azt az adott FAA ATC lehetőséget vagy FSS-t, amelytől az engedélyt kéri vagy amelyet abban az esetben értesít, ha a javasolt vagy beütemezett ugrási tevékenység törlésre vagy elhalasztásra kerül.

23. LÉGIJÁRMŰ ÜZEMELTETÉSI ÉS LÉGIALKALMASSÁGI KÖVETELMÉNYEK.

a. Eljárás. A No. 2-es Függelékben felsorolt légi jármű tulajdonosok vagy üzemeltetők, akik ezen légi járművek nyitott vagy eltávolított ajtóval történő repülését illetően, engedély szerzésben és üzemeltetési korlátozásokban érdekeltek, egy írásos kérelmet kell, hogy eljuttassanak ahhoz az FSDO-hoz, amely a lefolytatandó ejtőernyős üzemek területe felett illetékes. Az igénynek a következő információt kell tartalmaznia.

- (1) A légi jármű bejegyzett tulajdonos(ainak)ának neve és címe.
- (2) A légi jármű gyártmány, modell, sorozat és nyilvántartási számai.
- (3) A légi jármű rendes körülmények közötti telephelye.
- (4) Az ok amiért a légi jármű nyitott vagy eltávolított ajtóval üzemeltetendő.

¹ Kb. 2,2 km.

b. A felszerelés telepítését és eltávolítását a FAR Part 43 alkalmazható szakaszai szerint kell lebonyolítani. Az ejtőernyős üzem számára az eredeti kialakítás módosítását egy megfelelően képesített személynek kell végrehajtania és ennek tényét a légi jármű nyilvántartásaiba be kell jegyezni. Az előírt felszerelés felsorolást, valamint a súly és egyensúly adatokat fel kell újítani, hogy az feltüntesse mind az ejtőernyős mind a szabvány kialakítási állapotokat.

A légi jármű parancsnok is végezhet későbbi átalakításokat ha a munka, a megelőző karbantartás terjedelmén belülre esik (lásd FAR Part 43, 'A' Függelék (c) alpont). A légi járműben lévő felszerelési cikkek telepítése vagy eltávolítása illetve az utasteher növelése bizonyos fajta FAA jóváhagyást igényel, mint pl., a típus minősítési adatlap, kiegészítő típusú bizonyítvány adatlap vagy az FAA területi jóváhagyása, ha alkalmazható. Bárki aki ejtőernyős üzem számára egy légi jármű módosítási jóváhagyásához folyamodik, kielégítő bizonyítékot kell benyújtania arról, hogy a helyi FSDO lehetővé teszi a következők kiértékelését:

- (1) Bármilyen légi jármű módosítás, úgy mint pl. az ajtó eltávolítása vagy külső kidudorodások hatása a légi jármű irányíthatóságára vagy kezelési minőségeire.
- (2) A légi jármű fedélzetén szállítandó személyek maximális számának kapcsolata a FAR 91.607 Szakasz menekülési kijárat követelményeivel, a FAR 91.107 Szakasz ülőhely biztonsági övvel és a légi jármű, közzétett fel és leszállási súly/egyensúly burkológörbéjével.
- (3) Az alkalmazandó ejtőernyős ugrás gépelhagyási eljárásainak hatása és, hogy ezek miként lehetnek hatással az ejtőernyős üzemek alatt a légi jármű súlyára és egyensúlyára valamint irányíthatóságára. Alkalmos tájékoztató adattábla követelt meg az irányíthatóság megőrzéséhez szükséges valamennyi különleges eljárás meghatározására.

/s/ William C. Withycombe

Ügyvezető Igazgató,

Flight Standards Service

UGRÁS / ENGEDÉLY / ÉRTESÍTÉS HELYE TÁBLÁZAT

Ugrás helye	Előírt engedély fajtája	Mikor kell folyamodni vagy értesíteni	Hova kell folyamodni vagy kit kell értesíteni	FAR Szakasz hivatkozás
Szabadban gyülekező emberek fe-lett vagy közé	FAA 7711-2-es Űrlap, Jogfelmentési Igazolvány v. Engedély Kérelem	Folyamodás legalább 4 munkanappal az ugrás előtt	Azon terület felett illetékességgel bíró Repülési Szabvány Körzeti Iroda, ahol az ugrást végre-hajtják	105.15
US által üzemeltetett irányító toronnyal rendelkező vagy nem rendelkező repülőtér fő-lött vagy repülő-térre	Előzetes Jóváhagyás	Ugrás előtti folyamodás	Repülőtéri igazgatóság	105.17
US által üzemeltetett irányító toronnyal ellátott ellenőrzési zónában vagy zónára	Engedély 1/.	Ugrás előtti folyamodás	Az ellenőrzési zóna felett illetékességgel bíró légiirányítás 2/.	105.19
Repülőtéri radar szolgálati területen vagy területre	Engedély 1/.	Ugrás előtti folyamodás	Légiirányító torony azon a reptéren melyhez a radar szolgálati területet kijelölték	105.20
Pozitív ellenőrzési	Engedély 1/.	Ugrás előtti folya-	Legközelebbi FAA	105.21

területre vagy terminál ellenőrzési területre/3, vagy területen belül		modás	légiirányítási lehetőség vagy FSS 2/.	
Más ellenőrzött légtérben vagy légtérre	Semmi	1 órával a végzendő ugrás előtt de nem több mint 24 órával az ugrás tervezett befejezése előtt	Legközelebbi FAA légiirányítási lehetőség vagy FSS 2/.	105.23
Tiltott vagy korlátozott terület feletti vagy területen belüli ugrás	Engedély 1/.	Ugrás előtti folyamat	A területért felelős szerv	105.27

Megjegyzések:

- 1/. Szóbeli engedély kerül rendes körülmények között kiadásra
- 2/. Összeköttetés követelt meg a legközelebbi FAA légiirányítási lehetőség vagy FSS-el, 5 perccel az ugrás előtt.
- 3/. Pozitív ellenőrzési terület 6000 méteren kezdődik és 18.000 méterig terjed felfelé.

Megjegyzés.

Ez a táblázat nem vonatkozik a Fegyveres Erők által végzett ugrásokra azon tiltott területek felett vagy területeken belül, amelyek a Fegyveres Erők ellenőrzése alatt áll, vagy amely katonai műveletek során történik, nem ellenőrzött légtérben.

2. FÜGGELÉK, ELTÁVOLÍTOTT KABINAJTÓVAL ÜZEMELTETHETŐ LÉGIJÁRMŰVEK

Aeronca 05B	Beech Model 200T (mind) X
Aeronca 15AC STC SA4-1593	Beech Model 200CT X
Beech D17S	Beech Modell B200 X
Beech AZ-11 STC SA4WE	Beech Model B200C X
Beech 18 Sorozat STC SA69	Beech Model B200T X
Beech C-45 & TC-45 Sorozat STC SA69CE	Beech Model B200CT X
Beech 65-90 X	Beech Model 99 X
Beech 65-A90 X	Beech Model 99A X
Beech 65-B90 X	Beech Model A99A X
Beech 65-C90 X	Beech Model B99 X
Beech 65-E90 X	Beech Model C99 X
Beech Model 11(mind) X	Beech Model A65 X
Beech Model A100 (mind) X	Beech Model A65-8200 X
Beech Model B100 (mind)	Beech Model A65-80 X
Beech Model 200 X	Beech Model A65-70 X
Beech Model 200C (mind) X	Beech Model A65-B80 X
Beech Model A36 X	Douglas DC-3 (maximális légsebesség eltávolított utaskabinnal 170 csomó)
Beech Model A36TC*	Fairchild 24 Sorozat (R/H ajtó)

Beech Model B36TC X	Helio 250
Beech Model 58/58A*	Helio 295
Centaur 101	Helio 391
Cessna 120 Sorozat	Helio 395
Cessna 140 Sorozat	Howard DGA-15 Sorozat
Cessna 150 Sorozat	Larson (Luscombe) 8 Sorozat (R/H ajtó) maximális légsebesség mérf/óra
Cessna 170 Sorozat	Lockheed Model 12A
Cessna 172 Sorozat	Lockheed 18-56STC SA892SO
Cessna 175 Sorozat STC Sa49CE	Lockheed 402-2 (R/H hátsó ajtó)
Cessna 177 STC SA466SO	Macchi AL 60 (R/H hátsó ajtó)
Cessna 180 Sorozat STC SA168SW	Maule M4, M-4-210 STC SA258CE
Cessna 182 Sorozat STC SA40CE	Nooduyn UC-64 Sorozat (hátsó ajtó)
Cessna 185 Sorozat STC SA33SO	Piper PA-12 Sorozat*
Cessna 190 Sorozat STC SA220WE	Piper Pa-18 Sorozat*
Cessna 195 Sorozat SA1966SW	Piper PA-20 Sorozat*
Cessna 206 Sorozat STC SA1255WE (AK 206-1 telepített Cessna tartozék készlettel)	Piper PA-22 Sorozat*
Cessna 207 Sorozat	Piper PA-28 140-160-180-235*
Cessna 208 Sorozat	Piper PA-32 Sorozat*
Cessna 210 STC SA199WE	Piper PA-32R Sorozat*
Cessna (Ector) 305A STC SA353SW	Piper PA-34 Sorozat*
Cessna 337A STC SA190SO	Stinson SR-7B (R/H ajtó)
Cessna 402C STC SA1525NM	Stinson V-77
Champion (Aeronca) 7 Sorozat STC SA33CE	Taylorcraft BC 12-D
Curtis Wright (Travel Air) STC SA209WE S-6000B	Temco (Luscombe) 11A (R/H ajtó)
De Havilland DHC-6-300 STC Sa132RM	Universal (Stinson) 108 Sorozat

Megjegyzések:

x = A légi jármű repülési kézikönyv kiegészítésben szereplő eljárások

***** = A légi jármű, pilóta üzemeltetési kézikönyvében szereplő eljárások

A fenti légi járművek némelyike terelőlemezek felszerelését követelheti meg a rezgés csökkentése érdekében miközben azt eltávolított ajtóval üzemeltetik. A légi járművet a jóváhagyott eljárások szerint kell üzemeltetni. A különleges kiegészítő típusú bizonyítvány vagy területi jóváhagyás tulajdonosát érintő információ végett vegye fel a kapcsolatot a helyi Repülési Szabvány Körzeti Irodával vagy a Gyártás Felügyeleti Körzeti Irodával.

IGAZGATÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉSI IRODA (OMB 2120-0027). Ezen körlevél 23. pontjában és az 1. Függelékben szereplő, bejelentési és/vagy nyilvántartási követelményeket az OMB hagyta jóvá az 1980-as Adminisztrációs Munka Csökkentésről szóló Törvénynek megfelelően.

Ford.: Sz.J.

E.Ness: A LÉGI SPORTOK KIALAKULÁSA

(AEROSPORT, 1997.No.5.)

A múlt:

Mivel az 1905. évi, FAI-t megalakító Aeroklubok voltak a különböző légisportok úttörői, az csak természetes, hogy a FAI rendeltetése lett, hogy a nemzeti Aeroklubok olyan szervezete legyen, melynek tagja, minden országból csak egyetlen szervezet lehetett. A tagok rendelkeztek kizárólagos felhatalmazással arra nézve, hogy saját országukban az FAI sporttal kapcsolatos hatáskört gyakorolja. Ez az alapelv még mindig érvényes és minden egyes tagról feltételezett, hogy ő a hazájában űzött mindenféle légisportnak képviselője.

1919-re a katonai repülés is szilárdan kialakult és a kereskedelmi repülés is önállósodott. Ezzel a nem kereskedelmi jellegű repülés a Aeroklubok kezében maradt. Ez a helyzet megváltoztatta az Aeroklubok szerepét: a repülés nem kereskedelmi jellegű része még mindig tekintélyes, de már pénzügyi kényszer nélkül. A magánrepülésnek, mint az utasszállítás egyik formájának még kicsi volt a gyakorlati értéke és a magánrepülés a II. Világháborúig sporttevékenység maradt. Az Aeroklubok váltak a szabadidő és a sporttevékenység gondozójává.

A harmincas évek elején a vitorlázórepüléssel - az első különálló légi sporttal - kezdődött el specializálódás. Nagy hasonlósága a motoros repüléshez lehetővé tette a beolvadást a Aeroklubokba. Később az Aeroklubok igen csekély konfliktussal magukba olvasztották a repülőmodellezést is. Az I. Világháborúig mindenféle repüléssel kapcsolatos nyilvántartást, és a versenyeket is egyetlen egyetemes szabálykészlet: a "Code Sportif" az FAI Sportszabályzata irányította. Ezt a FAI Tanács tartotta fenn. 1920 körül egy különleges bizottság került felállításra - a "Comission Sportif" - és ebből alakult ki később a "Comission de l'Sportif Internationale" amit általában a "CASI" kezdőbetűkkel említhetnek.

A harmincas években végig a CASI gondozta a sportágak összes technológiai fejleményeit és kezelte ezeket úgy, hogy szükség szerint albizottságokat hozott létre az egyes specialitások számára. Az egyik Olimpia név alatt kifejlesztett vitorlázógépet - amit az 1940-es Olimpiára terveztek - ezen rendszer keretében alakult meg az első ejtőernyős albizottság is 1938-ban. (Lásd: Eilif Ness: Ejtőernyőzés az FAI keretein belül. Ejtőernyős Tájékoztató, 1997/2. p.54.)

A II. Világháború után a CASI tagok Technikai Bizottságnak nevezett külön-külön egységekké váltak, de még mindig teljesen a CASI kormányfőjének alatt. Ez a rendszer (az új Technikai Bizottságok kivételével) így maradt egészen 1988-ig. A Sportszabályzat Általános fejezetének fenntartása mellett, a CASI hagyta jóvá, (vagy utasította el) a Műszaki Bizottságok által a Sportszabályzat fejezeteiben eszközölni kívánt változtatásokat is.

A magánrepülés, mint általános célú repülés, 1945 és 1980 közötti jelentős növekedése számos Aeroklubokban túlhaladta a régi szabályok kereteit. Az FAI, a versenyekre és nyilvántartásra összpontosított ahelyett, hogy az átlagos pilóta érdekeit képviselő bajnokká vált volna. Az AOPA (később az IAOPA) lett az, amely a magánrepülők gyakorlati és pénzügyi érdekeire is figyelt s ezzel a legtöbb új belépő tagot vonzotta. Így az FAI által képviselt motoros repülés a versenyrepülés, a útvonal (precizion) repülés és a műrepülés kereteire szűkölt le.

Ezzel párhuzamosan - az 1945-től 1980-ig tartó négy évtizedben - számos új légisport jelent meg és lépett be egymásután az FAI felügyelete alá: az ejtőernyőzés 1949-ben, a korszerű ballonozás 1965 körül, a függővitorlázás 1974-ben, a mikrokönnyű léggépjárművek az 1980-as évek elején, a siklóejtőernyőzés pedig 1985-ben. Ezek egymásután kerültek az FAI-ba alá és fogadásukra, irányításukra új Technikai Albizottságok születtek.

Az eleve uralkodó oka annak, hogy a légisportok ezen új ágazatai csatlakoztak az Aeroklubokhoz (és ezzel a FAI-hoz is), az volt, hogy ezekre mind vonatkoztak az egyes országokban érvényben lévő Polgári Repülési Törvények. A legtöbb esetben az nemzet Aeroklubok már régóta jó közlekedési csatornákat alakítottak ki a légügyi hatóságokhoz és így képesek voltak legális alapot biztosítani az újabbaknak. Más szavakkal, ezen közös érdekből és szükségéből kötött házasságok voltak.

A Aeroklubok ezen alapvető szerepe kritikus természetű a repülősportok közötti kapcsolatoknak. A klubok nagyon hasznos eszközök voltak abban, hogy az új légisportok hozzáférhessenek a légtérhez. Csak az az Aeroklub, amely fenntartotta, sőt még terjeszteni is tudta ezt a szerepét, tudott megmaradni saját nemzetük erőteljes légisport képviselőjének. Azok, akik erre nem voltak képesek azt kellett tapasztalják,

hogy az új sportágak létrehozták saját szervezeteiket. Ennek eredményeképpen, erős szövetség-típusú szervezetek jöttek létre - függetlenül az Aerokluboktól - számos országban.

A jelen

Ez a fent ismertetett történelmi folyamat komoly változásokat idézett elő a légisportok világában, amelyek komoly hatást gyakoroltak a FAI tagokra. Az új légisportok jelentették az összes növekedést 1950 után, amikor is a hagyományos vitorlázó sportrepülés és a versenyszerű motoros repülés - mely hajdanában uralkodó jellegű volt, az Aeroklubokban stagnált. Napjainkban számos országban, az új légisportokat űző tagok száma messze felülmúlja a régi, hagyományos sportokat űzők számát.

Nagyon fontos tény, hogy az új légisport populációk nem a régiekből erednek. Ezek többnyire új belépőknek számítanak a légi tevékenységben és még alapvető, hagyományos értelemben vett repülési ismeretekkel sem rendelkeznek. Az új sportoknak erősen eltérő működési környezete is nagymértékben olyan eltérő kultúrákat hoztak létre légisporttól légisportig, amelyekben a viselkedés és a magatartás is szintén messzire került a hagyományos repülési módoktól.

Ez gyakran vezet el félreértésekig, és az új légi sportok, valamint az elsődlegesen hagyományos Aeroklub tevékenységek közötti kommunikáció erős leromlásához vezetett. Az új szövetségek nem csak kultúrájukban különböznek az országos Aerokluboktól, hanem ezek rendszerint pénzügyileg és működési szempontból is függetlenek. Ennek egyik következménye a légügyi hatóságokkal történő egységes kapcsolatfelvétel szétesése. Ahol az Aeroklubok a hatóságokkal történő kommunikációs csatornáit az egyes légisportok egyéni csatornáival helyettesítik, minden egyes szövetség magára marad a szabályozási kérdésekkel szembeni harcban és csak a hatóságok jutnak ideális helyzetbe: az "oszd meg és uralkodj" helyzet korlátlan lehetőségeihez, azaz egyik légi sportnak a másikkal való szembeállításához.

A FAI sokkal éberebbé vált az új sportoknak globális léptékben történő elismerésében, mint a legtöbb FAI tag teszi azt az országos szinten. A FAI adoptálta az új sportágakat fejlődésük korai stádiumaiban és korán kerültek létrehozásra a velük kapcsolatos Bizottságok, rendszerint az új sportokból és nem a klubokból érkező küldöttekkel.

Bizonyos értelemben a Sport Bizottságok képviselik az FAI gyökereit. Szabályalkotó és esemény jóváhagyó szerepük ismerté teszi őket, a nemzetközi versenyzők és az ezeket követők előtt. Ez aztán a Bizottságot közel helyezi a légisportok kiemelkedő tagjaihoz, a versenyzőkhöz. A bizottsági küldöttek, szakértők is megértik egymást, jó kapcsolatokat teremtenek, közösen érdekeik és szembenállásuk a kívülállókval és a magasabb rangú intézményekkel.

A Bizottságoknak a CASI általi ellenőrzése egyre inkább problematikusává vált, amit a CASI szerkezete idézett elő, hiszen a CASI tagok többnyire a motoros és vitorlázórepülés képviselői. Az egyre fokozódóan csöknyössé váló Bizottságok arra kényszerítették a FAI-t hogy Alapszabályait 1988-ban dolgozzák át. A Technikai Bizottságokat alakítsák át olyan nemzetközi Sport Bizottságokká, amelyek felelősek lesznek saját légisport ágazataikért az FAI-n belül.

Napjainkban a FAI bizottságok, mint szakértő testületek felelősek minden technikai kérdésben, versenyszabályzatban, minimum szabványokban, nemzetközi bajnokságok lelyeinek meghatározásáért, stb. anélkül, hogy ezekbe FAI testületek beleavatkoznának és a Bizottsági elnökök teljesjogu tagjai a Tanácsnak, FAI alelnöki ranggal. A CASI szerepe, a Sportszabályzat Általános Részének betartásának fenntartására korlátozódik és arra, hogy folyamodványok esetén dönthetőként működjön és támogassa az új légitévékenységeket. Ilyen módon a FAI maga jobban tükrözi a légisportok fejlődését mint a Tagok közül bármelyik.

A jövő

A nem kereskedelmi repülés és légisportok jövője olyan különleges érdekcsoportok állandó nyomása alatt van, amelyek azzal fenyegetnek, hogy kiszorítanak bennünket a légtérből és repülőterekről. A környezetvédők a magánrepülés megszüntetésére törekuszenek, a kereskedelmi légi járatok ki akarnak szorítani bennünket a légtérből, a repülési hatóságok pedig működési korlátok közé, nagyobb működési költségek alá kívánnak bennünket taszítani. A környezetvédők számára a könnyű küzdelmet és könnyű sikert ígérő nem kereskedelmi repülés és a légisportok jelentik az elsőrendű célpontot.

A nemzeti Aeroklubok alapvető szerepe, hogy megküzdjön ezekkel a fenyegetésekkel és azzal a súllyal befolyásolja a döntéshozókat és politikusokat, amely az országban lévő összes pilóta és légisportoló képviselével jár. A hagyományosan jó kluboknak csaknem minden esetben jó és baráti

kapcsolatai és nem hivatalos csatornái épültek ki és ezek megvannak a repülés felfedezése óta. Ezeket az előnyöket ki kell használni, hogy ésszerű hozzáférhetőséget biztosítsunk a repülőtéri eszközökhöz és a légtérhez, valamint a légitvekenységet űző közösségek jogainak megőrzése érdekében.

A laza szövetségi csoportok nem képesek elérni ilyen támogatással rendelkező egyesített fellépést.

Minden nemzeti Aeroklub állandóan szembe kell, hogy nézzen a tagsága által feltett alábbi kérdéssel:

MIT TESZNEK ÖNÖK ÉRTÜNK, HOGY ÉN FIZESSEK ÖNÖKNEK??

Ennek a nagyon is érvényes kérdésnek a gyökerénél fekszik az a széleskörű hiedelem, hogy valamiféle jogunk van a légtér használatához, hogy szabadon repülhetünk bennük és zuhanhatunk át a levegőben kedvünk szerint. Bizonyára létezik morális alapja ennek a gondolkodásnak, de napjaink realitása azt mutatja, hogy a légtérhez hozzáférésért állandóan harcolnunk kell. Ami pedig a választ a fenti kérdésre egyszerűbbé és egyben szorosabbá is teszi, mint az első látásra nyilvánvaló lenne:

MI AZÉRT VAGYUNK, HOGY BIZTOSÍTSUK, ÖNÖK EGYÁLTALÁN REPÜLJENEK?

Az Aerokluboknak ezen szerepe betöltéséhez szükséges újraértékelni pozícióikat. Ha ezt nem teszik, akkor mi volna a céljuk/hasznuk? Ez a kérdés gyorsan átmegy a FAI-hoz is. Ha az Aeroklubok fenn akarnak maradni, akkor az azt képviselő testülettől megkívántatik minden egyes országban, hogy hiteles és hatékony ellenpólusa legyen a légügyi hatóságoknak és a környezetvédelmi hivataloknak. Ennek megfelelően egy nemzetközi jogi személyre van szükség, hogy ugyanezt a szerepet a nemzetközi szinten töltsse be. És ez a FAI egyik szerepköre.

Ford.:Sz.J.

Big Jake első ugrása

(Eredetileg megjelent a sport parachutist 1973. évi számában - INTERNET, 1998.jan.)

írta: Lent-Nyitó Tihamér

Egy nap én és Big Jake egy korty, helybeli sörrel hűtögettük magunkat, amikor Jake a zsebéből előhúzott egy kivágást az előző esti lapból és a következőket mondotta:

- Akarsz magasra jutni? Próbáld ki a sportejtőernyőzést. He-He, ezek a barmok bizonyára megőrültek.

Amikor B.J. ezt először olvasta, azt hitte, hogy egy partira szól a meghívás s ezért alakult ki érdeklődése.

A hecc kedvéért felhívtunk egy telefonszámot. Egy kedves, fátyolos női hang válaszolt

- Ugrani akartok? - Hangja vibrált az invitálástól.

Big Jake megvadult a vágytól. Találkoznia kell ezzel a hölgygel akárhogy is, akármilyen módon. Egy dollárjába kerül bejelentkezni egy tanfolyamra, de B.J. nem akart egyetlen ejtőernyős ugrást sem végezni. Az ő eszében más izgalmak jártak. Elküldi a pénzét, én is elküldöm a magamét. A hölgynek végül is lehetnek barátnői is. Mindenesetre, ahova B.J. megy oda én is megyek. Én vagyok a gondviselője. Amikor B.J. "félrecsúszik" én mindig ott vagyok hogy a darabokat összeszedjem: többnyire más embereket.

Megjelenünk a repülőtéren farmernadrágba öltözve. Mindenfelé furcsa alakokat látunk fényes hosszú cipzáras kezeslábasokban. Rébuszokban beszélgetnek úgy, hogy a kívülállók ne értsék meg őket. Az egyik figura éppen arról számol be, hogy volt neki egy nagy Dupla Zakója van, s úgy gondolja, hogy jobban járt volna egy Fával. Jake és jómagam majdnem megfeszülünk, miközben megkíséreljük megérteni (dekódolni) ezek jelentését, majd feladjuk, mert megjelent háziasszonyunk, A 'Hang'!

Nincs csalódottság. Ez a hölgy nem visel kezeslábas. Nem uraim! Olyan szoros póló van rajta, hogy hatalmas tüdejai által gyakorolt nyomás miatt közel áll a szétszakadáshoz. Na már most, ha bármi is fel tudja húzni Big Jake-t, hát ezek a 'gyönygyhalász tüdők' pont azok. B.J. mindent megtesz, hogy a kezeibe kaparinthassa őket s ezért még a repülőgépből is hajlandó kiugrani.

Sejtik ügye? B.J. még több pénzt ad ki az elkövetkező jobb idők reményében és velem együtt csatlakozik egy sor pofához, akik egy nagy homokozó körül gyűlnek össze.

'Hang és Tüdő' lesz a mi oktatónk. Ő már több ejtőernyős ugrást hajtott végre, mint ahányszor mi magunk villásreggeleztünk. Az oxigénszegény levegőben végzett igen mély lélegzései magyarázzák csodálatos tüdőképleteit. 'Hang és Tüdő' hamarosan beszerel bennünket valamiféle hevederbe, amit ők "diótörőnek" neveznek. Bemutatja nekünk azt a valamit, amit stabil testhelyzetnek neveznek, amíg egy segéderő meg nem húz egy kötelet és általa függőleges helyzetbe nem kerülünk, de persze állandó mosollyal az orcánkon.

Big Jake vállalkozik arra, hogy először próbálja ki! Odamegy és kegyesen hasmánt helyezkedik el kifelé mutató kéz és lábujjakkal. Tárházának legnagyobb mosolyát veti - amit valaha is láttam az életben, de inkább vicssorgásnak tűnt - 'Hang és Tüdő' felé s közben hangosan számol ahogyan tanították: ezer és egy, ezer és kettő, ezer és... s pontosan ekkor, 'Hang és Tüdő' kihúzza a dugót, Hároooooom sikoltja Big Jake megszállottan a légtérbe, mire a galambok robbanásszerűen csapódnak ki a fák közül, és fejek kandikálnak elő a reptéri irányító torony ablakaiból.

Ezért nevezik ezt "diótörőnek" jegyzi meg mellettem a furcsa alakok közül az egyik bölcsen. Leeresztik Big Jaket a talajra. Szemei könnybelábadtak és alig lát. Félek attól, hogyan fog hangja szólni amikor az majd előtör. 'Hang és Tüdő' látszólagos együttérzéssel nyugtatgatja, miközben egy székhez segítjük, de azt hiszem, hogy magában jót nevet Big Jake-n. B.J. azonban csak a szimpátiát látja és ez egy jó jel számára, mert egyik keze elkezd hátulról előretörni 'Hang és Tüdő' bombáit kutatva. Big Jake igen gyors helyzet kihasználó.

A nap múlik. Hempergünk a talajon. Függünk a hevederben, Ülünk egy szobában és beszélnek, beszélnek, beszélnek hozzánk. Millió kérdést tesznek fel. Repülőgépben ülünk. Az felszáll, én magamba roskadok. Big Jake visszanyerni látszik érdeklődését a környezet iránt és különböző fokozatokban próbálkozik azzal, hogy kezeit 'Hang és Tüdőre' vezesse. Remélem sikerül neki. A hölgy azonban nem hívja őt félre, de B.J. soha nem adja fel.

Ismét felszállunk a repülőgépre, hátunkon a pokolian nehéz ejtőernyővel. A motor beindul.

-Ez az - kiáltja 'Hang és Tüdő' a nagy lárma közepette.

- Emlékezzenek mit mondtunk önöknek - és már emelkedünk is a levegőben. B.J. és jómagam közel bújunk 'Hang és Tüdőhöz' az ajtó közelében. Én elalszom.

Amikor felébredek látom, hogy Big Jake nincs ott. 'Hang és Tüdő' a csizmámat rázza.

- Ön a következő - bújja fülembe.

Ahova B.J. megy oda nekem is mennem kell. 'Hang és Tüdő' kiált:

- Ki a lábakat - szótfogadok, majd aztán:

- Indulj! - s nagyot csap a vállamra. Még a Tüdők közelsége sem tudja elfelejtetni velem a véggel kapcsolatos gondolataimat.

Kiesem. Lábaim között látom, amint 'Hang és Tüdő' kinéz a gép ajtaján. Meglepettnek, sőt ijedtnak látszik. Aztán meglátom a talajt. Aztán óriási lökést érzek, ami sisakomat az arcomra tolja. Nagyon csendessé válik a környezet ami nem tetszik. Még a Rádió 3-as csatornáját is inkább hallgatnám eme kísérteties csend helyett.

Alattam és előttem golfpályát látok. Aztán egy farmot. Majd ismét a golfpályát és ismét a farmot. Úgy tűnik lassan forgok, ami rendben van, mert nem igényel tőlem erőfeszítést és szívesen nézem a panorámát: golfpálya, farm, golfpálya, farm. A talaj közelebb látszik és emberi hangot hallok.

- Tartalék, Tartalék! - Netán kiosztották a katonai M-zárolt készletet vagy mi a rossebbet kiabálnak ezek a majmok odalentől egy kinyílt ejtőernyő látványa által keltett extázisukban.

- Tartalék! Használd a tartalékokat! - Mit akarnak a tartalékkal? Mi az a tartalék, netán valami élelmiszer javadalom, amiből kimaradtam? Úgy tűnik mintha az a pofa nekem ordibálna.

- Ne zavarj - visítok vissza.

- A körülöttem lévő látványban akarok györnyörködni - Aztán praccs, mielőtt egyet is csuklanék és máris a fák lombja között találok magam akár majom a banánfán.

Úgy látszik - magyarázták, midőn leszedtek a fáról - hogy olyan dolog történt velem amit ők 'szálátsapódásnak' neveznek, amit már korábban is halottam ugyan, de az akkor Dupla Zakónak-nak tűnt. Szerencsés voltam, hogy nem valami más volt.

De hol volt Big Jake ezalatt?

'Hang és Tüdő' látva, hogyan pörgök lefelé megriadt és úgy döntött hogy követ. Rajta egy világos színes "rongy volt" amit ők P.C.-neveztek. Big Jake biztonságosan a talajon ácsorog s mindezt látja. Az esemény összegezése problémát okoz számára. Mit csináljon, jöjjön fel értem a barátjáért, aki fennakadt a fán, vagy kövesse napi tevékenységének célját és kapja el 'Hang és Tüdőt' amikor földetér?

Igen, ismét jól sejtették. Épp ott van készen arra, hogy ugorjon, amikor a hölgy egy földmélyedésben földetér távol a körülöttem bolyongó emberektől.

Leszedtek a fáról és már a furgonban vagyunk útban vissza a város felé, amikor a gépkocsi vezetője ezt mondja: Hatalmas Jézus Krisztus' mi történt eközben Big Jake-el és H. T.-vel? Visszatérünk oda amit ezek ugróterületnek neveznek, de B.J.-nek és H.T.-nek se híre se hamva.

B.J. és H.T. csak este jelennek meg, vigyorogva, vörösén, kócosan és imitt-amott mohacsomókkal fedve. Ezután már elválaszthatatlanok és B.J. menő ejtőernyőssé válik én pedig lemaradok.

Egyre nagyobb és jobb dolgokat művelnek, amíg végül is olyannal nem próbálkoznak meg zuhanás közben amit még azelőtt soha senki nem kísérelt meg. Ugyan összejött nekik, de világcsúcsuk már csak posztumusz. Úgy maradnak fenn a történelem lapjain, mint két olyan ember, akik ha el tudnák mesélni - igazolhatnák, hogy mi a legjobb és a legnagyobb élvezetet keltő tevékenység a világon.

Ford.Sz.J.

Big Jake első bemutatója.

(Eredetileg megjelent a sport parachutist 1973. évi számában - INTERNET, 1998.jan.)

írta: Lent-Nyitó Tihamér

Egy napon, röviddel azután, hogy Big Jake túllépett a 200. ugrásos szinten, a következőket állapította meg:

- Itt vagyok én és már a "D" jogosítványért kopogtatok és még nem csináltam egyetlen bemutató ugrást sem.

Na már most vannak olyan emberek akik úgy vélik, hogy a legtöbb dolog amit Big Jake művel mindig valamiféle bemutató, de nem mernek ilyen istentelen gondolatokat hangoztatni, mert félnek attól, hogy B.J.-vel háborúba keverednek.

Azonban ez a gondolat igaz. Noha B.J. az a típus, aki képes gyorsan bekerülni egy 10-személyes formamugrásba, s ugyanolyan könnyedséggel szántja fel a borsó ágyást is és mindezek ellenére még eddig nem vett részt semmilyen bemutatón. Ennek lehet az oka az, hogy azok, akik bemutatókkal foglalkoznak félnek attól, hogy a földetérést követően B.J. valamelyik hülyesége bontakozik ki, pl. a főrendező feleségét a pavilon mögé üldözi majd erőteljesen szentesítik magukat, vagy egyszerűen csak azért mert féltékenyek lehetnek.

Hogy kitaláljon ebből a lehetetlen állapotból, B.J. úgy dönt hogy saját bemutatót - nevezetesen - sajátmagából rendez bemutatót. Néhány hetet vesztegetünk el azzal, hogy nevet találjunk a csapat számára. B.J. javaslata, hogy nevezzük el "Repülő Disznóknak" nagy röhögést és vétót kap mert, hogy ez nem eléggé választékos a kerti ünnepélyekhez és az Ipari Kamara Bizonyítványokhoz. Ez bosszantja B.J.-t, mivel hogy ő ezt komolyan gondolta s ezért, annak érdekében, hogy "megnyugtassák és elnyerjék hozzájárulását" 'Hang és Tüdő' azt javasolja legyen a név 'Bí Dzséj' (ami nevének kezdőbetűiből származik). Ezért hát a megnevezés 'Bí Dzséj'.

Elkezdünk bemutatókat keresni, de legtöbbször a többi bemutató csapat megelőz bennünket. Akkor B.J. bejelenti, hogy sikerült neki néhány menő, magas rangú katonatisztet rávenni arra, hogy felfogadjanak minket egy hajnali ugrásra, amit egy katonai alakuló tere kell végrehajtani. Csak később tudjuk meg, hogy az ugrást félúton egy sziklaszirt magasságában egy 75 négyzetméteres területű betonlapra kell eszközölni. Valószínűleg ezért történt, hogy más csapatok eleddig még nem haraptak rá.

B.J.-re bízunk, hogy derítse fel a környezetet azt remélve, hogy amit talál, eltéríti ettől a bemutatótól. El is indul ezt végrehajtani egy Amerikai haditengerészeti trikóban amelyen tizedesi rangjelzés van és egy hokissapkában. Próbáljuk rávenni, hogy csináljunk inkább más valami vad dolgot, például beérkezni számaron, oldalnyeregben, esernyővel, remélve, hogy eltéríthetjük ettől a bemutatótól. De nincsen ilyen szerencsénk. Big Jake azt akarja hogy ez legyen az ő első bemutató ugrása. S így is marad.

Következő reményünket a rossz időjárásba helyezzük, hogy törölni lehessen az eseményt. Az éjszaka eléggé rossz is volt az időjárás, kiszámíthatatlan szellőkésekkel, de nem annyira, hogy B.J.-t eltéríthessük a szándékától. Teljesen ráállt arra, hogy annak a betontömbnek csapódjon.

Hajnali szürkületben repülünk el a teljesen kivilágított bemutató terület felett. A legelső dolog amit felfedezünk, hogy nem lehet túl löni a célon, csak a szirten lefelé, be a városba. Akárki gondolta ki a bemutató helyét, ezt alkalmasnak találhatta arra, hogy levakarja B.J.-t a hátáról, hogy többé ne szórjon szivarhamut az íróasztalára és teáscsészéibe.

B.J. 60 másodperc alatt elveszíti a célszalagját, ami senkit sem lep meg a városból látható fénypontokkal tarkított homályban. B.J. azonban magabiztos marad. Két fickót hívott, megé egy műszakit a tanfolyami meteorológiai osztályból, akinek logarlöcse az ugrást megelőző egy órán át füstölgött a sok használatból. Miután a célszalagot elvesztette, B.J. az előre jelzett nyitási pont fölé röppített bennünket és már megýünk is kifelé.

B.J. megy elöl. Őt követem én, majd Hang és Tüdő a harmadik, mivel ő a legkönnyebb - bár mellben igen erős. Tíz másodperc után nyitunk, kb. akkor amikor már kezdek stabil lenni sok rugdalózástól és úgy tűnik, hogy tårhető lépcsőt alkotunk. Rendszerint egy szinten végzünk.

A korszót megvilágítják a rásugárzó reflektorok. A déli oldalon van egy nagy kastélyféleség, keletre és nyugatra szirtek, északra pedig magas épületek láthatók. Az ilyen fajta terepből a kiemelkedésekkel körülvett betonnyezet úgy néz ki, mint egy zöldelő füves mező. Big Jake hite a meteorológus fickókban indokoltnak látszik, mert szépen helyezkedünk el a szirttől mintegy 600 méternyire.

Amint B.J. közelebb csúszik a fények felé, látom hogy kibontotta lábára csatolt lobogóját. A zaj alulról olyan mint a szirénázás: mindenki sikongat, kiabál izgalomban. Legalább 2000-en vannak odalent.

Ekkor döbbenek rá, hogy a kiabálás nem B.J.-t köszönti, mivel - csak Ő tudhatja miért - a katonatiszt által adott nemzeti lobogó helyett egy horogkeresztes zászlóval a lábán repül. Az alant látható fények némelyike a vendéglátók szuronyairól verődik vissza. 15 méter magasságban, B.J. elhibázhatatlannak tűnik, hogy elkapják és fogdába hurcolják, azonban egy szellőkés elrepíti a tömeg feje felett. kezek nyúlnak fel hogy megragadják, amikor B.J. ügyesen 180°-os a fordulatot hajt végre és tovább repül a szirt széle felett és eltűnik a homályban.

Mindez igen gyorsan történik és én vagyok a következő leérkező. Odalendülök a keresztre és ragyogó földetérést hajtok végre. A talajfogási sokk az összes felszerelésemet - ideértve a karórát is - lecsúsztatja a vállamról, részben azért mert vállaim keskenyek, valamint mert néhány csat kikapcsolódott. Nagyon tisztelgek a vakító reflektorok felé és imádkozom, hogy senki le ne lőjön.

Igazából Hang és Tüdő menti meg napot. Halálpontosan a célra lendül. Ő is talponmaradó földetérésre törekszik, mert nem kívánja a térdeit felkarcolni. Különleges dekoltált ugróruháját viseli, mely csodálatos kopogtatóit teljes tökéletességükben tárja fel. Amint földet ér, az egyik tüdő kibukkan és teljes képet mutat az őrjöngő tömeg felé, mire a katonáknak szuronyaikkal kell a tömeget távortartaniuk, akik az utolsó emberig Hang és Tüdő autogramjéért küszködnek.

Egy katonatiszt érkezik elsőként a helyszínre és próbálkozik azzal hogy Hang és Tüdővel kezét rázzon, miközben szabad balkezelével a hölgy szőkevény 'minek nevezem-ét' próbálja a helyére űzni. A tiszt csak ennyit tud kinyögni: pompás bemutató! pompás bemutató! Nekünk kell eldönteni, hogy mi tetszett neki legjobban a bemutatóban, az ejtőernyős ugrás, avagy Hang és Tüdő természetes kincsei.

A zürzavarban B.J. horogkeresztjét elfelejtik, Hang és Tüdőt plusz jó magamat elsodornak a tiszt kámba néhány italra és Hang és Tüdő csodálatos dudáinak megbámulására.

Később megtudjuk, hogy B.J. mint szokásos, talpra esett. Átrepült a szirten, le a völgybe és be a városba majd szerencsésen ért le egy inni szerető ember udvarában, ahol a hajnali órákig élvezte a helyi vendégszeretetet.

B.J. szállásán találkozunk reggeli céljából másnap, amikor is őt magát írógépe mellett leljük. Sikertől részegen írja a leveleket olajtársaságoknak az északi tengeri olajfúró tornyoknál végzendő bemutató ugrásokról és ebédig vitatkozunk azon, hogy B.J.-nek lehetséges-e 150 méternél nagyobb magasságot bejegyeznie naplójába a mienknél, mivel hogy az ő terep feletti magassága nagyobb volt, mint a mienk..

(Bármilyen hasonlatosság az Edinburg-i Kastélyhoz és az alakuló térhez, pusztán csak véletlen műve lehet, de esetleg tippet adhat Len-Nyitó Tihamér azonosságát illetően)

Ford.Sz.J.

Big Jake a bajnokságon

(Eredetileg megjelent a Sport Parachutist 1974. évi számában - INTERNET, 1998.jan.)

írta: Lent-Nyitó Tihamér

Legtöbbször, amikor manapság PC-t nyitok egy csomó sódert találok a sisakomon. Ez amiatt van így, mert Big Jake úgy határozott, hogy benevez egy célbaugró versenyre s most örült módon tréningezik. Napi 15 ugrás, nincsen idő évésre sem egyéb testi szükségletekre.

Erős szél vagy gyenge szél fúj, eső esik, vagy éppen süt a nap nem számít mi csak szántjuk a kavicsgödört reggeltől napestig. Big Jake nem pihen Hang és Tüdővel egyetemben alkalmi - hogy csizmáikból kirázzák a kavicsot - a bokorba bújásuktól eltekintve. Agya el van foglalva a versennyel. Meg akar verni minden jelentkezőt, hogy megmutassa, a tengeri olajfúrótorony platformjának elvétele s helyette az utánpótlást szállító hajó kéményébe érkezés, akárkivel megtörténhet és egyáltalán nem vet árnyékot Big Jake csapatának rendkívüli képességeire.

Elérkezik a nagy nap és nevezés céljából a csapatok összegyűlnek az ugróterületen. Meglepő, hogy mifélek jelennek meg. A legnagyobb ellenfél a délről érkező "Puhafenék" csapata. Szatén ugróruhákban ténferegnek mindenfelé és Big Jake-el szemeznek s kapaszkodnak karjába, miközben a feldühödött Hang és Tüdő ott kering a közelben, készen arra, hogy lecsapjon. B.J. azonban nem veszi észre ezeket a variációkat, mert éppen a Szakácsképző Iskola csapatának nőnemű gorilláit bámulja nehezen visszafogott vággyal és elképesztő révülettel.

Lehet, hogy nem épp kimondott szépségek, de azt bizony tudják, hogyan kell egy irányítózsínort meghúzni, ha meglátnak egyet. Végül van egy "öregekből álló csapat is" akik 'oszilláló' dolgokkal érkeznek, melyek úgy néznek ki mintha védőangyal kupolák lennének. Úgy tűnik, ők a versenyeket régi, eredeti felszerelésekkel látogatják, ahol is sokat mozgatják, lebegtetik azokat, rángatják a hevedereket, hogy néhanapján a kavicsgödört is eltalálják.

Megtörténik a sorsolás és mi vagyunk a sorban az utolsók. Első a Puhafenék csapat, őket követik a nőnemű gorillák, majd harmadikként az "öregek". Az ugrató repülőgép - ha el tudják indítani - a négy háromszemélyes csapatot tud felvinni. A gép egy hosszú duplaszárnyú, amin lóg, lebeg a vászon és mindhárom motorjából szívárogoz az olaj.

Bemászunk a gépbe. A motorok nagy fűgások, morgások és pattogások közepette végre egyenként beindulnak. Egy öreg kakas ül a gép műszerfalánál, aki legalább olyan olajos és zilált mint a gép. Világos, hogy nem tetszik neki a Puhafenék csapat, akik a gép hátuljába ünek, mert a felszállást követően némi halfarok mozgást végeztek a gép hátuljával.

Már a rárepülésen vagyunk. A motorok részben leállítva, vagy felmondták a szolgálatot. Nehéz megmondani melyik áll fenn ezek közül. Majd a szemöldökök végső igazításával és kaján mosollyal az ajkán a Puhafenék csapat vezetője kimászik a gép ajtaján társai által követve.

Később hallottuk, hogy lépcsőjük nem materializálódott s egyszinten nyitottak. A főbíró élesen tekint egyszerre három irányba és azon töri a fejét, hogy melyiket figyelje midőn azok a végső célraközelítéskor befelé jönnek. A Puhafenéküek körbeszántják a bírókat és ezzel nagy zavart és szitkozódást keltenek, mert ejtőernyőiket ráterítik a bírókra, az ugrókra s mindenki valaki mást hibáztat.

Időközben ott ahol vagyunk az öreg grizzly pilóta gyorsan akar végezni és egy sor olyan kilenc g-s fordulóval tér vissza, amitől szemüvegeink állunkra csúsznak. Amikor a hirtelen g-k végre enyhülnek ismét felnézhetünk és látjuk, amint a nőnemű gorillák is eltűnnek az ajtóban.

Alant senkinek sincs annyi lélekjelenléte, hogy a célkeresztet behúzza, a nullát még mindig ejtőernyő zsinórzatok és kupolák halmaza fedi el. Ebbe a zürzavarba érnek le tökéletes lépcsőben a Szakácsművészek s ütnek ki módszeresen két Puhafenékűt s egy bírót. A lányok kupolái kezdenek összefonódni a többiekével s így a segítők nem valami könnyen jutnak el a kivasaltakhoz.

Addigra már beszédtek a keresztet, de az öregcsapat vezetője - akinek szeme a gyorsulási erőtől megnyúlt és alaposan legyengült az öngyalázás évei során - ennek a ténynek nincs tudatában. Tehát kimennek, mire Big Jakének no meg Hang és Tüdőnek a szó szoros értelmében át kell emelniük az utolsót az öregek közül az ajtón, ahonnan az hangos kotkodácsolással bukik ki, miközben megcsomósodott vén keze a kioldó után matat.

Az öregek már nem rendelkeznek azzal a pontossággal 'oszillátorai' irányításához, mint a PC-vel ugrók, de nem hagyják a népeket abban a hiedelemben ringatózni, hogy márpedig ők nem képesek kavicsba esni, nagy ívben le....., hogy mi is zajlik benne. És ez az ami ekkor pontosan történik hat ugróval és a három bíróval. Vadul érkeznek, ketten egy magasságban a harmadik kissé magasabban, sikoltozva, kiabálva, hogy mindenki tünjön el újukból ami persze egyszerűen lehetetlen. Bukdácsolva gördülnek be a gödörbeli káoszba, ahol is a kupoláik újabb réteget képeznek a már ott lévő halom tetején.

Az utolsó öreg grizzly csaknem letépi a gép szárnyait és még Big Jake is, aki rendszerint közömbösen viseltetik a g-erőkkel szemben, ülve marad, amint anatómiájának egyes részei, hihetetlenül s talán a helyreállítás reménye nélkül megnyúlnak. Midőn kibukdácsolunk a gépből és látásunk fókuszáló képessége visszatér mindjárt nyilvánvaló, még nyitási magasságból is, hogy alattunk nincs minden rendben. Távolságunk a gödörtől de közelében érünk földet, készen arra hogy azonnal segítséget nyújtsunk.

Big Jake ér le először s felszerelését ledobva úgy merül alá a pulzáló kupolatömegben, mint a róka a nyúl után a földalatti lyukban. Hang és Tüdő ezt a teljesítményt némi aggodalommal szemléli azon gondolkodva, hogy mi lehet B.J. motivációja s mit akar elérni. Túl sok test vergődik ott lenn, ahhoz, hogy figyelni lehessen B.J. előrehaladását.

Hang és Tüdő erősen izgatottá válik s én csatlakozom hozzá, hogy lehámozzuk a kupolarétegeket és kihúzzuk a szerencsétlenség áldozatait. Néhányukat kiszedjük, a buborék kezd összeroskadni és végül minden elcsendesedik. Rádöbbenünk, hogy minden munka leállt, mentők és megmentettek egyformán csodálkozva bámulnak a halomban maradt kupolákra. Tévedhetetlenül nyilvánvaló válik azok számára, akinek szemük és fülük van, hogy valaki ott a kupacban pontosan ott van ahol a célkorongnak lennie kell.

De ki lehet az? Lehet hogy ketten a Puhafenekűek csapatából? Nem az nem lehet, mert kettő közülük már kint van s csak egy maradt a gödörben a kupolahalom alatt. Lehet hogy a harmadik galád támadást intézett egy védtelen öreggel szemben, mert valaki hiányzik közülük? Vagy pedig - ahogy Hang és Tüdő - retteg megítélni esküje és fenyegetései közben, Big Jake az, aki elkapta a nőnemű gorillák egyik tagját azt remélve, hogy a zűrzavarban megússza?

Még néhány kupolaréteget lehámoznak, mint hagymáról a héját és Big Jake kibukkan a szélén, miközben a zűrzavar folytatódik a középen. Hang és Tüdő extázisba esik örömeiben és B.J.-t illetően üdvözli; Te nagy darab ostoba fattyú! Miért kellett odabújnod? Mielőtt B.J. válaszolni tudna előkerül a harmadik is a Puhafenekűek közül, még mindig ajultan. Majd gyengéden lehúzzák az utolsó réteget is és kihinné mit látnak? Az egyik szakácművész lány hever ott félajultan, akinek eszét vette az öregek vezetőjének szerelmi rohama, aki most kezd el igazán örülni, mikor látja, hogy mit művelt és kivel. Most már tudjátok, mire valók ezek a hosszú zipzárok. Ő volt az egyetlen fickó aki aznap tökéletesen célba talált, mert a találkozózt abba hagyták és ezzel oda lett Big Jake reménye is arra, hogy nevét nyomtatásban lássa - legalább is egyelőre.

A csapatok visszavonulnak a bárba egy barátságos italra. Kivéve ez alól azt a szakáclányt, akinek oxigént kellett adagolni, hogy magához térjen és még túl gyenge volt ahhoz, hogy kezében poharat tartson. A figyelem középpontjában az öreg csapat vezetője áll s most az egyszer még B.J. is irigyeli valakinek a képességeit, olyannyira, hogy később valamiféle rokonának nyilatkozza az illetőt.

Hát így ért véget a tiszta sportnak egy újabb napja.

A szerző megjegyzése: SPORT "A Chambers féle 20. századi szótár szerint" nem más mint: játékosan cselekedni, valamit, valakivel, szórakozni, szokásostól eltérő dolgokat cselekedni, kissé eltérni a mindennapi normálisságtól".

Ford.: Sz.J.

Big Jake bosszúja

(Eredetileg megjelent a sport parachutist 1973. évi számában - INTERNET, 1998.jan.)

írta: Lent-Nyitó Tihamér

Egy napon - korai eltávozását megelőzően - Big Jake és jómagam, a gondviselője, az ugróterület gyepén üldögélünk egy fél üveg ital maradványaival, valamint a B.J. által bagolyszar szendvicznek nevezett - de valójában mogyorókrémes szendviccsel a kezünkben. Ebédidő van.

Beszélgetésünk így szól:

- Ebéd után - mondja B.J. - megkísérlek, valamilyen fordított reló-melót, amin majd azok a nagymenő fattyak elgondolkozhatnak.

- Ne, ne, Big Jake - tanácsolom féltve egy azonnali balhétől. - Jobb ha törvényesen csinálod! Csak a nyakadba kerülhet és még megsérted más emberek érzelmeit!

Tíz perc múlva azonban már segíték B.J.-nek felőltetnie háternyőjét, természetesen nem a hátára hanem előre, amitől számos helytelenítő hang hallatszik a hülyülő tömegből. Az ejtőernyő kioldójának meghúzásához B.J.-nek szüksége lesz duplacsuklás balkönyökének teljes manipulálására, de azt mondja hogy bármikor ki tudja húzni a tüskéket maga előtt, ha ez szükségessé válik s erre a célra mind a kettő védőlapot nyitva hagyja.

A tízszemélyes FU csapat valójában kilenc férfiből és egy nőből áll össze és akárki sejtethi, hogy ki az az egyszem nő, aki nem más mint a csodálatos Hang és Tüdő - Big Jake szerelme. Ő az aki elhallgattatja B.J. szokatlan szándékával szembeni ellenkezéseket, kijelentve a saját, huncut, körülményes, hölgszerű stílusában, miszerint a többiek reszkető gyáva nyuszifülek, ha nem engedik B.J.-nek megpróbálni, mivel épp ez tükrözi az ő legmagasabb színvonalú úttörői szellemiségét és egyébként is B.J.-nek mindig igaza van, mindig jobban tudja, nem vallhat kudarcot és különben is neki van a legnagyobb szerszáma az állatvilágban, mire az ellenállás abbamarad, mert mindnyájan tudják, hogy Hang és Tüdő nem hagyja abba mindaddig, amíg ők nem hagyják abba, márpedig ott akarnak lenni az ugráson.

Én is velük megyek megfigyelőként és mint B.J. gondviselője, hogy távortartsam a repülőgépen őt a bajtól, mint akkor is, amikor egy hölgypilótát tízezer méter magasságban akart megfektetni. Magában a FU-ban nem veszek részt, mert még mindig problémáim vannak a stabil testhelyzet fenntartásában és általában félig-meddig mindig elfelejtem mit is kellene csinálnom.

Elérkezünk a kiugrási ponthoz és elkezdünk kiömleni a gépből. Hang és Tüdő mindig a bázis, mert ez nagymértékben bátorítja a bekötöket és a többi ficerét arra, hogy gyorsan odaérjenek, különösen ha topless ugróruháját viseli, természetesen csak meleg napokon. B.J. a tizedik és én vagyok az utolsó, erőteljesen rugdalózdva hogy stabilá váljak az erősen ritka levegőben.

B.J. alattam kísérletezget. Nem találja könnyűnek a hanyatt csúsztatást és véletlenül átrepül a körön. Látom meglepett arcát amidőn felül áthalad.

Alul kezd kibontakozni a szokásos káoszkép. A fickót, akinek feladata lett volna első bekötőként szerepelni, egy másik koma, - aki viszont szeretne Hang és Tüdő kegyeibe férközni - vállával tolja el az útból. Két másik ugró könyörtelenül törekedve ugyanabba a részbe egymásnak ütközik, bepörögnek és rugdalózdva kísérlik meg ismét a stabilá válást. Az előző tervezett első bekötő, mérgében nyit és fölfelé vágódik a csoportból és épp, hogy nem ütközik B.J.-vel, aki vállai közé hajtott fejével, az erőfeszítéstől kidülledő szemekkel száguldvá közeledik fordított testhelyzetében.

Úgy látszik, hogy B.J.-nek sikerül elérni azt a hat személyt akik végül is valahogy egymásba akadtak és most mintha az életük függne tőle kapaszkodnak egymásba, mialatt ide-oda lengenek az égbolton. Sajnos B.J. azonban, mivel fordított testhelyzetben volt, nem tudta érzékelni sebességét megfelelően megítélni, ezért úgy robbant át a formáción, mint sajtóbarát a sajton és az alakzatból azonnal hat darab egyszemélyes csillag vált.

B.J. vadul kapkod ide-oda midőn áthalad a csoport közepén és véletlenül megragadja valakinek a cipőjét, amit aztán elejt midőn a zürzavarból kispirálózlik.

Tisztán szokásból stabilá válik a nyílás előtt, de ekkor kísérlete miatt ismét vissza kell keverednie a hátára. Ezután balkezeivel kitépve a kioldófogantyút, jobb kezével kiszedve a tüskéket B.J. diadalmasan nyitja ki fordított testhelyzetben az ejtőernyőt. Az a tény, hogy PC-je rossz irányba néz nem zavarja és a nyugodt levegőben sűrűltve jön hátrafelé és többször felpattanva a porfelhőben, megállásig gurul.

Ahogy lábra emelkedik örömmel látja, hogy Harry-t a "Mocsadékot" az ő halálos ellenségét véresen rakják be a mentőautóba.

Harry éppen nem ugrott ekkor, hanem az ugróterületen béméskodott, telve vidám kszólásokkal, hamis bátorításokkal és trágár megjegyzésekkel, amikor a kék égből suhogva csapott le egy 44-es ejtőernyős bakancs. Valaki felkiáltott.

- Mindenki vigyázzon....! - de már túl késő volt. A bakancs kb. 20 centire Harry mögött vágódott a földbe, majd visszapattan akár egy rakéta. Mire Harry-t egy elképesztő rúgás rúgta fel, majd parabola ívet írva a homokba huppant. Harry elájult.

A többiek a levegőben örültek, hogy legalább ideiglenesen össze tudtak hozni egy hatszemélyes formátumot s nem vették túlságosan zokon, amiért B.J. épp, hogy nem rúgta le őket az égről, mivel úgy érezték, hogy a formátum amúgy is szétesett volna s amellet senki sem volt szomorú azért, mert Harry-nek - a Mocsadéknak - szétrepedt a segge, mert mindenki úgy vélte, hogy ez már egyébként is kijárt neki.

Így a nap véget ért és tíz embert rágta a fene egy darabig, hogy talán legközelebb reki is fordítva kellene felvenniük a golyocsot, Hang és Tüdőt kivéve, akinek - a konfigurációja miatt - óriási leküzdhetetlen problémákkal kéne szembesülnie és esetleg kárt tenne magában, ha megkísérelné.

Big Jake-t felkértük, hogy látogassa meg a Harry-t, a Mocsadékat kórházi ágyánál és próbálja ki rajta ezt az ötletet. Hang és Tüdő vele ment gondoskodni arról, hogy B.J. ne kísérelje meg egy vagy több ápolónővel. Amint elmentek, a tízszemélyes csapat hátramaradó tagjai kora hajnalig tárgyalták az esemény kiemelkedőbb pontjait. Én magam elbőbiskolok hálósákomban s talán a 84.000. alkalommal azon gondolkodom, hogy miképpen kerültem ebbe a dilis bagázsba. Mert biztos, hogy nem normálisak.

Ford.SZ.J.

Big Jake a potenciális oktató

(Eredetileg megjelent a Sport Parachutist 1974. évi számában - INTERNET, 1998.jan.)

írta: Lent-Nyitó Tihamér

"Potenciális oktatók tanfolyama" - hallották, midőn Harry, a Mocsodék bánatosan mormolta: "potenciális"...meg ette a fene, ha Big Jake is benne van. Harrynak van oka az aggodalomra. B.J. mint köztudott, Harry-nak, a Mocsodéknak - aki gyalázatos eszközökkel játszotta be magát azon fickók közé, akik olyanokat vizsgáztatnak, akik valamilyen okból kifolyólag oktatók akarnak lenni - halálos ellensége. Big Jake indoka se nem örült, se nem szokatlan. Ő egyszerűen csak látni akarja az arcukat, midőn kilépnek a gép ajtaján. Egy felszállás egy nevetés.

B.J.-nek a tanfolyamra jelentkezését óriási érvelés vette körül. Papíron rendelkezik a szükséges minősítésekkel, de egyes bölcsek véleménye szerint, ha az kezdők Big Jake-re akarják modellezni magukat, akkor a sportejtőernyőzésnek hat hónapon belül vége lesz.

Mások azt hangoztatják, hogy bár B.J.-ről nem mondható el, hogy maradi lenne: semmi sem mutat arra, bárkit is pattogásra készítetne és a legtöbb hűhó körülötte, a nyilvánosság előtti sikerei által keltett féltékenység s nem kevésbé Hang és Tüdővel való tartós kapcsolata miatt lép fel, aki után a hatalommal bírók közül sokan vágyakoznak, hiába.

Végül az a döntés születik, hogy B.J. kap egy esélyt. A döntésnek egyik legfontosabb alapja az a kíváncsiság, hogy mi is fog történni a tanfolyamon és annak végén. A menők közül sokan azért versengenek, hogy az a megtiszteltetés érje őket, Harry-nak, a Mocsodéknak a partnerei lehessenek és első kézből értesüljenek B.J. dolgairól. Ez alkalomra, még fényképészt is bérelnek.

Én is részt veszek a tanfolyamon, részben mint Big Jake gondozója, valamint azért, mert most már én is tudok stabil testhelyzetben repülni és át akarom adni a kezdőknek, hogy miképpen lehet ezt elérni. (sok rugdalózással jár).

Hang és Tüdő azért van velünk, hogy ennek a vegyes társaságnak főzzön s hogy figyeljen arra, B.J.-nek ne hiányozzon otthoni kényelméből semmi olyasmi, aminek bizonyossága szokás szerint jelen van.

Szörös Mary a bajusza és mély hangja miatt, az egyetlen lány a csoportban, de ő el tud menni férfinak, ha akar, és sokszor meg is teszi. Big Jake csak némileg érdeklődik iránta nem komoly szándékkal, hanem inkább, hogy formában tartsa szemezési rutinját. Hang és Tüdő - aki ismeri emberét - egyáltalán nem aggódik.

Harrynak, a Mocsodéknak a partneréről is döntenek végül. Ő Jim, aki egy jó kedélyű ürge, akora sör-hassal, hogy egy 172-esbe be sem fér s ezért a tanfolyamnak egy 206-os gépet kell használnia. Hátejtőernyőt és egy T-10-es tartalékejtőernyőt visel és ezekkel a testén teljes egészében kitölti a gépet.

A tanfolyamnak még három másik tagja is van. Az egyik egy skót, szoknyában, és skótmintás ugróruhát visel, ezért sikerül neki úgy kinézni szabadesés közben, mint egy zuhanó skótduda. Hang és Tüdő megkísérlí rávenni, hogy szoknyában ugorjon, de a skót émagyarázza neki, hogy ezzel romlana a formaugrása, mert szoknyájának hátszele a nyakán jönne ki s emiatt könnyezne a szeme és nehéz lenne az alakzatba kötnie. A fennmaradó másik két fickó csendes legények, fekete ugróruhában. Rövid hajuk

katonai háttérre utal, de az is lehet, hogy éppen mostanában szabadultak a sitről. Kemény a külső megjelenésük s ezért senki sem kérdezősködik.

Az első nap meglehetősen unalmas. Csak beszéd. Többnyire Harry, a Mocsodék szónokol azt mutatva, hogy milyen nagyszerű menő-oktató is. Közben Jimtől alkalmanként mormogások, orrfúvások és fingok hallatszanak, aki az ebédszünetet használja fel arra, hogy az unalmas délutánhoz megerősítse magát. Ennek az az eredménye, hogy elalszik s ezért Harrynak, a Mocsodéknak utálatos orrhangos nyávogását, folyamatos ordításra kell felerősítenie. Kettőjük között mi, a többiek, majd megsüketültünk.

A következő napon kezdődik a cselekvés. Látunk néhány szelíd tanulót midőn a diótörőben függve lengenek és imitálják a szabadesés technikáját. B.J. magasságmérőjét ráejti a betonra, miközben működését és használatának módját magyarázza. A skót fickó nagy tapsot kap egy szenvedélytelen tirádáért, amit senki sem ért, csak azt gondoljuk, hogy az ejtőernyőkupola kezeléséről beszél. Nagy lelkesedéssel de kicsi érthetőséggel szól. Szőrös Mary dühödten keresi egy tanuló szerelésében a hibákat, ugrásra jól felkészültnek nyilvánít egy fickót, aztán ráébred, hogy elnézett egy megtekeredett tartalékajtőernyő kioldót. Nem értve a gyakorlat lényegét megkérdezi Harrytól, a Mocsodéktól, hogy rajta akar-e szórakozni, s azért állította úgy be a dolgot, hogy belőle bolondot csináljon? Harry ijedten hátrál meg, mert attól fél, hogy Mary az orra alatt hadonászó súlyos kezeivel le talál keverni neki egyet. Megnyugtatjuk és így a tanfolyam folytatódhat.

A harmadik napon már készek vagyunk arra, hogy a bekötököteleket becsatoljuk a gépbe, úgy hogy ismeretlenül tehessük ki egymást egyenként anélkül, hogy tudnánk ki is az. Szőrös Mary félreérti Jim szűk utasításait és az 50-es zsinórból négy fordulatot helyez el nyitóernyőjén. Jim, ezt nem veszi észre a szerelés ellenőrzésekor. Ki ellenőrzi az ellenőrt? A válasz: senki. És ki lesz Szőrös Mary ugratómestere, emberek? Igen jól sejtik. Big Jake érte a megtiszteltetés.

Furcsa módon egymásután kellett magunkat ugratni: a skót fiút Szőrös Mary, Szőrös Maryt Big Jake, B.J.-t én, az egyetlen, akinek nem volt bekötökötele. Amikor már mindenki kiugrott, Harry, a Mocsodék dolga volt engem kitennie az utolsó rárepülésen és közelről figyelve önstabilizáló technikámat - kockáztatva, hogy valamelyikünk szájba rúgja a másikat. Így indultunk neki a felszállásnak.

Tudtuk, de az áldozat nem, hogy egy repülőgép motorhiba szimulálást terveztek be 400 méteren. Harry közvetlenül Mary mellett tartózkodott, hogy megfigyelje reakcióját a krízisre és hogy elhárítson Mary részéről mindenféle helytelen cselekedetet. Azonban nem számoltunk kellően Mary elképesztő reflexeivel. Amint a motor elhalt és a gép orra lefelé billent Mary gyorsabban nyomta ki a skótot az ajtón minthogy az egyet is pislantani tudott volna. A skót bekötökötele még húzódik kifelé, amikor neki esik B.J.-nek és útjára küldi. Harry ráordít, hogy ez az egész csak egy gyakorlat, én pedig belekapaszkodok B.J.-be, hogy megakadályozzam nem tervszerű sorrendben történő gépelhagyását.

Ekkor a pilóta úgy véli, hogy az ál-géphiba már elég messzire ment, újraindítja a motort és elkezdi újra emelkedni. A pánik csillapodik. Mary nyelvezete - ami ritkán felel meg gardenpartik színvonalának - egyszerűtagú fenyegetésekkel degenerálódik s arra irányul, hogy miképpen fogja Harry védőszemüvegét szétverni. Azonban eléggé lecsendesedik ahhoz hogy a tervezett gyakorlat tovább folytatódhasson.

Felemelkedünk a cél fölé 850 m magasra. Mary az ajtóban van. Big Jake mellette térdel bekötökötélével a kezében. Indulj! - Kiáltja és 90 kg súlyerő tépi Big Jake kezéből a bekötököteleket. A bekötökötél sísteregve csúszik el a gép oldala mentén és felpattan az vízszintes vezérsík és a gép törzse közé. Big Jake, aki azon van, hogy visszaszerezze a bekötököteleket, keményen húzza. Az el is szabadul rendesen, de a vízszintes vezérsíkot teljesen lenyomott állapotba kényszeríti. A "kormány" kitépődik a pilóta kezeiből és mi mindannyian szabadesésbe megyünk át a gép belsejében. Harry, a Mocsodék éppen előttem ütődik neki a tetőnek. Egy csomóban roskadunk össze a pilótaülés mögött, midőn a g-erő újra hatni kezd, a gép valahogyan visszalendül és a pilóta ismét uralma alá keríti a masinát, már 500 méteren vagyunk és még merülünk. Big Jake sehol sem látható.

Aztán észrevesszük, hogy két bekötökötél húzódik ki az ajtón. De most nem egyszerűen csak húzódnak, hanem feszesek és pörögnek a menetszélben, miközben B.J. nagy zavarában úgy néz ki mint egy nagy díszítő fűzér.

A pilótának erőltetnie kell a gép motorját, hogy a repülés folytatódjon. Amikor rádöbbenünk, hogy B.J. még mindig velünk van, a pilóta csak mintegy lemondóan bólint és kéz izületei tovább fehérednek a "keréken".

Harry és én eközben kiabáló konferenciát tartunk, hogy miképpen tovább. Vágd le a manust ordítja és egy szuronyt ránt elő a pilóta ülés alól. Mindnyájan hátra mozdulunk, hogy tanulmányozzuk a problémát,

ám ezzel a gép súlypontja eltolódik s megszólal az átesésre figyelmeztető riasztás. Harry átadja nekem a szuronyt és visszakúszik a pilóta mögé. Ha ezt megúszom, gondolom magamban, azonnal a haladó oktató státuszába kell, hogy előlépjek.

Integetek a szuronnyal B.J.-nek s várom, hogy kezeit a sisakjára tegye, jelezve, felkészült. A jel azonban amit közöl, valami egészen mást jelez. S aztán én is meglátom, hogy az egyik bekötökötél rátekeredett a tartalékejtőernyőjére és a legrosszabbtól fél. Kezeit kiszabadítja és nekem egészen ki kell hajolnom a gép ajtajából, hogy a szuronyt fogójával előre kiadjam B.J.-nek miközben ő pörög alattam. Elkapja a szuronyt s elkezd lassan nyiszálni a tartalékejtőernyőjére tekeredett bekötökötelet.

Végre elszakad a kötél és B.J. átvág mind a két felette lévő bekötökötélen. B.J. elkezd zuhanni miközben 300 m magasságban megfogja és meghúzza a tartalékejtőernyő kioldóját. Vissza borulok a gépbe és lihegve fekszem a padlón. Harry aki érzéketlen kábulatba esett a pilóta mellett halkan dúdolgat magában. A pilóta enyhít a gázadagoláson és felkészül a géppel egy igen óvatos földetérésre. A pilótát és Harryt úgy kellett aztán a gépből kicipelni. Én pedig elmászok a hajtogató területre, hogy magamhoz térjek.

B.J. és Szörös Mary valamint a skót mérföldnyi körzetben vannak a vidéken szétszóródva. S eltart egy ideig, amíg a furgonnal összeszedjük őket. Mire visszaérnek Szörös Mary beleszeret a skótba, aki mintha ágyúból lőtték volna ki - vágódik ki az ajtón és bújik el valahol hátul a hangárban, Mary pedig tüzesen üldözi s próbálja elkapni skótmintás ugróruháját.

Big Jake egyáltalán nincsen kiborulva. Úgy véli, hogy most már világelső az ejtőernyős felakadások terén és felkínálja, hogy megismétli azt szabályzott körülmények között, ha akad valaki eléggé merész ezt kipróbálni. Harryt elvezették - miközben gyengén tiltakozott - hogy feküdjék le egy kissé - miközben a pilóta a bárban próbál feledni.

A repülőgép váza kissé eltorzult a nem tervezett megnyilvánulások során és most egy darabig nem szerepel a légi forgalomban. Messze környéken nincsen másik 206-os gép és ezért Jim irigykedik a bárban hallható zaj matt, ahol a pilóta tudatlanságba issza magát. Jim kijelenti a tanfolyamnak vége s ő is csatlakozik az ott folyó mulatsághoz.

Rettenetes veszekedés következik be amiatt, hogy a tanfolyam három nap alatt befejeződött, melynek során megállapítást nyert, hogy Harry, a Mocsodék és Jim még arra is alakalmatlan, hogy a saját köldökükön megtalálják a szosz-mösz, nem hogy arra, hogy oktatói tanfolyamot vezessenek.

B.J. és a többiek másik tanfolyamba sorolnak be később, hogy befejezzék amit elkezdtek, de mire az össze áll, Big Jake-t szokásos lelkesedése, más irányokba vezérlik. Már is Dél-Amerikában van egy Axolotl túrán s ezért az ejtőernyős berkek vezetőinek egy igen kemény döntés meghozatalát takarítja meg.

Ford.:Sz.J.

Szerk. megjegyzése: Korábban magyarul megjelent „Big Jake” cikk: Big Jake a kupolaformaugrás királya. Ejtőernyős Tájékoztató, 1980/5. p.17