

TARTALOMJEGYZÉK

BALESETI JELENTÉSEK	2
TRAGIKUS BALESET MIATT FÉLBESZAKÍTOTTÁK AZ ÉJJEL-NAPPAL 98'-AT	11
AZ OLYAN UGRÁSOK ANALÍZISE, AMELYEKNÉL 1988-BAN MENTÉS TÖRTÉNT	12
UTE HÖLSCHER/PW: EJTŐERNYŐS UGRÁS SORÁN MEGSÉRÜLT A VEZÉRSÍK.....	14
TEHÁT VOLT EGY VONTATÓDOTT NYITÓERNYŐD - KÖRÜLBELÜL TÍZ MÁSODPERCED VAN A BECSAPÓDÁSIG.	14
DR. R. HOENLE: STRESSZEL ÉS STRESSZBEN AZ OKTATÁSNÁL.....	17
NÉMET EJTŐERNYŐS SZÖVETSÉG (DFV) - INFO: ÚJ KIKÉPZÉSI MUNKACSOPORT	19
ALÁÍRTÁK AZ ÚJ REPÜLŐTÉRI ZAJVÉDELMI RENDELETET	20
LÉGIJÁRMŰVEK VIZSGÁLATÁNAK RENDELETE. (LUFTGERPV) (ÉRVÉNYES: 1998.08.03.-TÓL.).....	21
SZABÁLYOK ÉRTELEMMEL.....	23
KEDVES "BEMUTATÓ KÖZÖSSÉGEK"	28
1998-AS VÁLTOZÁSOK A LÉGI JOGBAN.	29
PH. J. KOLCZINSKY: AVIATIKAI SZAKÉRTŐK-SZEMTANUK.....	34
H.BASTUK: LÉGI ALKALMASSÁGI IGAZOLÁSA AZ ÖSSZES EJTŐERNYŐNEK	40
J. GÜNTZEL: REPÜLÉS AZ ALPOK FÖLÖTT	41
DR.R.HOENLE (EXI): FORMAUGRÁSOK ÚJ ALAKZATAI.....	42
DR.R.HOENLE (EXI): ÚJDONSÁGOK A FORMAUGRÁSBAN AZ 1999. ÉVI IPC KONFERENCIÁN.	44

BALESETI JELENTÉSEK

(Parachutist, 1998.No.6., No.8., No.9., No.10., No.12.)

34 éves nő 232 ugrással ereszkedés közben összeütközött másik, nyitott ejtőernyővel ereszkedő ejtőernyőssel. Az ugró, aki a tengerentúlról érkezett látogatóba, 50 kg súlyú volt és 15,3 m² felületű légcellás ejtőernyővel ugrott. Átlósan közeledett egy szabad, akadálymentes földetérési területre. A másik ugró ugyan ezen a magasságban közelített szintén átlósan a másik oldalról, nyilvánvalóan egyikük sem tudott a másikról.

Úgy 12-15 m magasságban pályájuk találkozott és összeütköztek. Kupolájuk összekadt és semmilyen esélyük sem volt a rendezésre, a földetérés előtt. Az első ugró azonnal orvosi ellátásban részesült de nem reagált a CPR-re. A másikat helikopter szállította el a legközelebbi segélyhelyre, várhatóan teljesen felépül.

Következtetések. A baleset a nap végén történt miközben a nap alacsonyan járt. A vizsgálatot folytatók úgy vélik, a baleset a két ugrónak a naphoz viszonyított helyzete miatt következett be. Az elhunyt nem nagyon láthatta a másikat.

II. Világháborús vadászgép taktika volt, hogy az ellenséget a nap irányából közelítették meg, ahonnan az nem volt látható. Miközben a nap közvetlenül mögöttünk van, a velünk szembejövőt elvakítja a nap fénye. A pilótákról jól tudott, hogy kivételesen óvatosak a nap irányából közeledő forgalommal szemben.

A manapság rendelkezésre álló egyes kupolákkal járó sebességek tekintetében az ejtőernyősöknek tökéletesíteniük kell a kupola alatti éberségüket. Ami beválik egy Cessna-t alkalmazó otthoni ugróterületen, nem lesz elegendő, ha olyan több gépes üzemet működtető területre látogatunk, ahol a gépek 15-nél több ugrót dobnak ki egy rárepülésből. Az ejtőernyősöknek figyelemmel kell kísérniük a többi kupola ereszkedését, a szétválástól kezdve, egészen addig, míg biztonságosan vissza nem térnek a hajtogatási területre.

47 éves férfi 671 ugrással olyan ejtőernyővel ugrott, melynek szárnyterhelése körülbelül 7,26 kg/m² volt a Biztonsági és Kiképzési Tanácsadó jelentése szerint. Az illető néhány kemény irányítózsínóros fordulót indított el, megközelítően 60-90 m magasságon a repülőtéri gurulótja felett. A kupola erre háromszor vagy négyszer a föld felé spirálozott. Az ugró a betonra csapódáskor lelte halálát.

Következtetések. Az ugró oly gyorsan indította el a fordulót, hogy a kupola gyorsabban pörgött mint, ahogy ő maga követni tudta volna. A kialakult zsinórcsavarodás tartotta meg a lenyomott irányítózsínórt a forduló helyzetben, melynek eredménye az volt, hogy az ejtőernyő tovább folytatta irányíthatatlan forgását. Az egyik irányító fogantyút teljes kihúzáig találták; a másik pedig egészen fent volt rögzítőjénél. Az ugró vagy nem tudta hogyan kerüljön ki a spirálból vagy nem volt ideje a reagálásra. A leoldáshoz és tartalékejtőernyő használathoz túlságosan is alacsonyan volt.

A gyártó maximum 5,81 kg/m²-es szárnyterhelést javasol ennél a kupola típusnál, ami azt jelenti, aki ilyen repülési jellemzőkkel bíró ejtőernyővel rendelkezik, 20%-al haladja meg az ejtőernyő kialakítás biztonsági feltételeit.

Ha nagyobb magasságon kísérte volna meg ezt a manővert, igen valószínű, hogy le kellett volna oltania, a becsapódást követő zsinórcsavarodás vizsgálata alapján. Ami pedig megtanította volna, hogy sohase lépjen ilyen gyorsan fordulóba, különösen alacsonyan.

A nagy teljesítményű kupolák a gyártói javaslatokat meghaladó szárnyterheléssel társulva, kis tévedési határt engednek – ha egyáltalán engednek valamit. Sok jelenlegi kupola kialakítás – még a megfelelően terhelt is – úgy reagálhat a kormánybehatásokra, hogy túllépi a biztonsági határt. Minden egyes ejtőernyősnek tudnia kell, mennyire gyorsan képes ejtőernyője fordulni, valamilyen fék helyzetből s, miként működik az adott tartományon belül. Továbbá ezeket a kísérleteket minden esetre a leoldáshoz és tartalékejtőernyő nyitáshoz alkalmas magasságon kell végrehajtani.

42 éves férfi 1200 ugrással a nap harmadik ugrásán az 90-110 fokos fordulót kezdeményezett, 9-12 méternyire a föld felett. A kupola a földre bukott s az ugró életét veszítette. A földetérési terület nem volt zsúfolt és a többi ejtőernyőstől vagy akadályoktól is mentes volt.

Következtetések. Az ugrót biztonságos és óvatos egyénként írták le olyannak, mint aki nem hajlamos a hanyagságra vagy a kupola alatti szeszélyes viselkedésre. Felszerelés nélkül 74 kg-t nyomott s olyan ejtőernyővel ugrott amelyet súlyához megfelelőnek tartottak. Az ugró olyan téves kormánybehatást gyakorolt, ami túl alacsony volt a kupola számára, hogy az egyenes és szinten repülésbe térhessen vissza még mielőtt a földdel találkozott volna.

53 éves férfi 6800 ugrással a nap utolsó felszállásán ütközött össze egy másik ugróval 5-személyes formaugrást követően. Az első ugró éppen elrakta csúszólapját és fékeit feleresztette, amikor egy másik ugróval ütközött össze. Kupoláik összeakadtak.

Az első ugró parancsára a másik - az alúl lévő - leoldott és eseménytelenül tartalékejtőernyőt nyitott. Eleinte az első ugró kupolája jól repült még úgy is, hogy az a társa által leoldott kupolájába akadt. Szemtanuk úgy látték, hogy nyitott ejtőernyője ekkor spirálfordulóba kezdett, melynek sebessége és merülése minden egyes fordulattal csak tovább nőtt. Az elhunyt megkísérelt tartalékejtőernyőt kinyitni – leoldás nélkül – de az beleakadt a másik két kupolába.

Következtetések. A kupola összeütközés röviddel a nyitást követően következett be. Több szemtanú a földön és kupola alatt megfigyelte, hogy mialatt a második ugró az első alatt lógott, a felső ugró kupolája irányíthatónak látszott. Amint a második leoldott, annak ejtőernyője elkezdett az első ugró zsinórzatán felfelé kigyózni, melynek eredménye, hogy egyik oldalán lezárta a kupolát s az irányíthatatlan, spirális forgásba kezdett.

A találgatások folytatódtak, vajon biztonságosan földet tudtak volna-e érni mindketten egy ejtőernyő alatt, ami ebben az esetben elég nagy lett volna. Persze a "mi van, ha" forgatókönyvek bőséggel rendelkezésre állnak.

Ez az esemény elkerülhető lett volna, ha az ugrók mielőtt főajtőernyő nyitásukat megkezdik, szabadabbá tették volna maguk körül a légteret. Ugyanakkor minden egyes ejtőernyősnek egymástól szabadnak és ellentétes irányban távolodónak kell lennie, midőn csúszólapjaikkal foglalatoskodnak, nadrágcipőjüket leveszik, mellhevedereiket kilazítják, s mielőtt még egyéb más szükségtelen figyelemelterelésbe kezdenének.

42 éves férfi 228 ugrással 2-személyes formaugrásban vett részt, amely rendesen folyt le a 1050 m. AGL szétválási magasságig. Az egyik ugró terv szerint nyitott s figyelte a másodikat, akiről úgy tűnt, hogy felszerelésével küzd egészen a becsapódásig.

Következtetések. Az elhunyt aközben ért az ugróterületre, hogy a kevésbé tapasztaltak számára, részlegesen időjárás korlátozás uralkodott az erős szél miatt. Tapasztalt ugrók egy csoportja a helyiek közül, s egy tandempáros volt odafönt az elhunyt gépe előtt. Annak leszállásakor ő maga és csoportja feliratkozott, hogy a gépbe szállhassanak. Miközben a felszállásszervező az asztaltól távol volt, hogy segítse a tandem páros földetérését, ez az ugró levett egy kölcsönzött felszerelést az állványról s felszerelt, hogy a géphez menjen. A főajtőernyő nyitóernyője a kölcsönzött rendszeren, a tok alján volt elhelyezve, de az ugró a közlemény szerint inkább a combhevederre erősített megoldáshoz szokott.

A balesetet követő vizsgálat feltárta, hogy az ugró meghúzta ugyan a leoldózár fogantyút, de minden más fogantyú a helyén maradt. A rendszeren biztosító készülék volt, de nem volt bekapcsolva. Sietségében, hogy a géphez jusson, az ugró egyáltalán nem részesült felszerelés ellenőrzésben.

További vizsgálatok feltárták, hogy az illető idegenben élt s nem ugrott már négy hónapja. Az ugróterület állományának viszont másként nyilatkozott.

Noha nem ismerte a felöltött szerelést, nem részesült eligazításban annak nyitó rendszerét vagy a biztosító készülék használatát illetően. A halálosnak bizonyuló képletben, sportban eltöltött

idejét érintő alacsony ugrásszáma, folyamatos ejtőernyős tevékenységének hiánya és a végrehajtásra való sietsége is benne foglaltatott. A gondatlanság végzett vele.

Ez a baleset is azt mutatja, milyen könnyen tudja egy ugró az ugróterület vezetését abbéli erőfeszítésében kijátszani, hogy az megakadályozzon valakit, saját korlátainak átlépésében.

37 éves férfi 10600 ugrással olyan ugróruha meghosszabbításokkal kísérletezett, ami csúsztatási képességeit kiterjeszti zuhanás közben. Egy légeltérítőt helyezett el felszerelésének alján, hogy tovább növelje siklókéességét, de a korlátozott mozgás, amelyet az ugróruha meghosszabbításai okozott, megnehezítette számára a főajtőernyő nyitóernyő belobbantását.

Ezért az ugrás előtti éjjel módosította a nyitóernyő zseb elhelyezkedését. Két szerelésen azonos munkát végzett el saját maga számára, de ezt követően nem távolította el a főajtőernyő kupolákat a tokból, hogy a végzett munkát leellenőrizze. A szerelés egyikén, a légterelő egy zsinórját a főajtőernyő zsinórjainak egyikén varrta át.

A nap második ugrásán, a szerelési hiba, a 600 m magasságon történő nyításkor vált nyilvánvalóvá. A főajtőernyő elkezdett kinyílni, de az átvarrás a tokban tartott néhány zsinórt. Az ugró leoldott és tartalékejtőernyőt nyitott. A tartalékejtőernyő összegabalyodott a főajtőernyővel. S ezzel a bajjal viaskodott egészen a becsapódásig.

Következtetések. Sokan úttörőként ismerték őt, aki sikeresen tárt föl az ejtőernyős ugrás néhány megnyilvánulását, ideértve a légdeszkázást és légszízést. Több, mint egy éve kísérletezett ugróruha meghosszabbításokkal, de sokkal nagyobb sikerrel, mint ezen ugrása előtt. Gyakran módosította felszerelését.

A felszerelés és az ugrás szokatlan természete dacára, halálos tévedése nem volt komplikáltabb annál, hogy a szerelési munka után figyelmen kívül hagyta a rendszer működőképességének ellenőrzését. Bármilyen módosítást, bármely felszerelésen megfelelő meghatalmazással bíró FAA szerelőnek kell elvégeznie, vagy ellenőriznie.

34 éves férfi 3600 feletti uhrásszámmal hivatásos szabadeső operatőrként 8-személyes bulit filmezett születésnap ajándékként az egyik résztvevő számára. Az ugrási terv azt igényelte tőle, hogy a 1200 m AGL magasan történő szétválás után nyisson, helyben. Ahelyett, hogy a terv szerint helyben nyitott volna, az operatőr követte a csapat egyik tagját, ahogy amaz elcsúsztatott. A 76 kg súlyú operatőr elintett és 850 m magasan nyitotta 23,6 m² felületű főajtőernyőjét. Kupolája rettentő módon pörögni kezdett.

Az operatőr videója azt mutatta, hogy kupolájához és a földhöz képest három fordulat után, csaknem vízszintesen pörgött s az ejtőernyő a pörgésből csavart zsinórzattal bomlott ki. A fékeket - úgy tünt - elresztette, de nem világos ez mikor következett be. Az illető közvetlenül az alatta lévő ugróba pörgött, aki az ütközéstől eszméletét veszítette.

Az operatőr sosem nyerte vissza ejtőernyője feletti uralmát és a talajba spirálozott, felélesztése nem járt sikerrel. A másik ugró pont időben nyerte vissza eszméletét, hogy ejtőernyőjével rendben leérjen. Kórházba szállították majd 24 óra múlva kiengedték.

Az operatőr kupolájának vizsgálata feltárta, hogy a jobb oldalon, a szerkezeti bordák közül őt a belépőéltől a kupola közepéig átszkdát. A felső és alsó felület sértetlen volt. Nem tudni, hogy a sérülés mikor következett be – nyíláskor vagy összeütközéskor.

Következtetések. Annak ellenére, hogy az eredeti terv szerint helyén kellett volna maradnia, s 1200 m magasan nyitnia, az operatőr, elcsúsztató társait követte. A 8-személyes csoport tagjainak nem volt elképzelése döntéséről, miszerint, hogy közülük egyet vagy többet fog követni az egymástól való kellő távolságra való csúsztatás során.

Az operatőr elcsúsztatott s közvetlenül az egyik, alatta nyitó ugró fölött nyitott. Az alsó ugró nem látta, hogy az operatőr felülről bele pörög. Elmondása szerint az egyetlen sejtetés, hogy összeütközés fenyegette, az a „vörös folt” volt, amit az összeütközés előtt látott. A videó filmen és

szemtanuk vallomásán alapulva, úgy tűnik kb. három másodperc telt el az operatőr számára, a kupolanyílás és az összeütközés között.

Mint a legtöbb baleset, ez is megelőzhető lett volna. A nagy sebességű spirális ereszkedés során, mialatt megkísérelte a zsinórcsavarodást rendezni, az operatőr egy olyan ugróval ütközött össze, aki a helyes nyitási magasságon és helyen tartózkodott a 8-személyes alakzattól történő sikeres szétválást követően. Amennyiben az operatőr követte volna az eredeti tervet, akkor ennek az ugrásnak a vége egészen más lehetett volna.

28 éves férfi 2000 feletti ugrásszámmal 26 éves tandemutas nővel ugrott. A tandem oktató tanulót vitt fel első ugrásra. Ahogy ketten elkezdtek kimászni a Cessna 182-ből, egy másik tandemoktató a gépen észrevette, hogy a fékernyő kritikus belső csatolótagjának, körülbelül 45 cm-nyi hossza kiszabadult a tokból. Az illető nem hozta ezt az első páros tudomására a gépelhagyás előtt.

A második tandemoktató 20 másodperccel az első páros után hagyta el a gépet, s azokat normál fékernyős zuhanásban látta. A második tandemoktató az első párosról további megfigyelést nem tett. Földi szemtanuk nem figyelték meg az ezt követő balesetet.

A vizsgálat feltárta, hogy a tokot lezáró görbe tüske kihúzódott, a főajtőernyők kinyílt, s a főajtőernyő részlegesen lobbant be. Egyik fékernyő eleresztő fogantyú sem lett meghúzva. A leoldó és tartalékejtőernyő fogantyút meghúzta, de a tartalékejtőernyő összegabalyodott a fékernyővel. A biztosító készülék kétségkívül azt követően lépett működésbe, hogy a tartalékejtőernyő kioldódott meghúzták.

Következtetések. A vizsgálatot lefolytatók arra következtettek, hogy a szabadon lévő belső, fékernyő csatolótagot a szél csapkodta a fékernyős zuhanás közben, s ez történetesen eléggé berezgett ahhoz, hogy a főajtőernyőtokot zárva tartó görbe tuskét kihúzza. Mivel a fékernyő még nem lett eleresztve, a tok kinyílt és a főajtőernyő csak részlegesen tudott patkó alakú rendellenességbe nyilni.

Mint minden tandemrendszer esetében, ha a fékernyő már belobbant s a tok idő előtt kinyílik, a tandem oktató első cselekedete az egyik, vagy mindkét fékernyő eleresztő fogantyú meghúzása legyen, a főajtőernyőkupola rendszer teljes kinyílása érdekében. Ebben a helyzetben úgy tűnik, a tandemoktató kihagyta ezt a lépést, s e helyett a részleges rendellenesség szülő ugrás esetének megfelelő rutinszerű eljárását hajtotta végre. A tartalékejtőernyő összegabalyodott a vonszoló főajtőernyővel és fékernyővel.

43 éves nő 444 ugrással egy másik ugróval végzett rutinszerű szabadesést és 1050 m-es szétválást követően főajtőernyő nyitást kezdeményezett. Belsőzsákszáródásos részleges rendellenességet tapasztalt s azonnal tartalékejtőernyőt nyitott anélkül, hogy először leoldott volna. A tartalékejtőernyő belsőzsák és csatolótagja összegabalyodott a főajtőernyő belsőzsákkjával és csatolótagjával, megakadályozva a tartalékejtőernyő tovább nyílását.

Következtetések. A hölgy folyamatosan ugrott s aktív volt; folyamatosan gyakorolta és megbeszélte a vészhelyzeti eljárásokat. Úgy tartották, zuhanás közben jól tudatában van környezetének – különös tekintettel a rendellenességgel való elbánás kilátásaival. Biztosító készüléke a magas ereszkedési sebesség miatt lépett működésbe, de a lezáróhurok sértetlensége azt jelezte, hogy a tartalékejtőernyőt még a készülék működése előtt kinyitotta.

Dacára annak a tudatosságnak, amit ez az ugró bemutatott, nyilvánvalóan elmulasztotta követni a részleges rendellenességre vonatkozó eljárásokat azon a módon, ahogy begyakorolta és ahogy azt az Ejtőernyős Információs Kézikönyv, 4.18 Szakasz körvonalazza.

46 éves nő egy ugrással harmadik bekötött ugró volt, aki a Cessna 182-es elhagyta. Működésben a merevítőn lógott, egyszer felhúzódkodott rajta majd eltolta magát, s ettől azonnal a hátra fordult. A főajtőernyő, bal karja alatt kezdett el nyilni, s úgy nyílt ki, hogy a jobb oldalon két végcella zárva maradt. Ahogy az ejtőernyő elkezdett spirálizálni forogni, a végcellák feltöltődtek. Az ugró eleinte kikorrigálta a kupola spirál forgását, de az újra elkezdett pörögni.

Megközelítően 300 m magasságban a biztosítókészüléke működésbe lépett, de csak a tartalékejtőernyő egy-harmadát nyílt ki. A tartalékejtőernyő többi része a tokban maradt, egészen addig, amíg az ugró a földnek nem ütközött. A felszálláson lévő ugrómster a tanuló mellett ért földet és észrevette, hogy a hölgy elkékült, s amíg az EMT személyzet oda nem ért s át nem vette a helyszín irányítását CPR-t kezdett el rajta. A kórházban nyilvánították halottá.

Következtetések. Az ugróterület személyzete s más földön tartózkodó szemtanúk kijelentették, hogy a földetérés túlélhetőnek látszott, noha a bizonyíték azt sugalta, hogy az ugró épp a becsapódás előtt oldott le. (A kupola felszakadó hevedereit, lecsatolva találták, néhány deciméterre a testétől.) Nem hivatalosan, az EMT személyzet megjegyezte, hogy a hölgyön szívvroham jelei mutatkoztak.

26 éves férfi 670 ugrással egy tipikus 6-személyes formaugró alakzatban vett részt. A csoport 1500 m-en vált szét, s az ugrók baj nélkül nyitottak 600 m-en. Miután egy fokozatos, magasság-faragó alacsony fordulót hajtott végre a földetérés helyére, s körülbelül 15 m-en kiszíntezte repülését, ekkor az ejtőernyője összeroskadt s emiatt nagy sebességgel a földre esett. Súlyos fejsérülést szenvedett.

Következtetések. Az előző ugráson, az elhunyt gyenge szélviszonyok (2-4 m/s) között kupola instabilitásról panaszkodott, különösen a turbulenciára hajlamos területeken. Ebben a példában, az ugró, a fák vonalától 12 méternyire húzódó területre repült. A fák vonalára keresztben vagy párhuzamosan fújó szelek, gyakran keltenek rotorokat, az örvénylő turbulencia egy olyan példáját, ami képes összeroskasztani egy kupolát.

A D-liszensz tulajdonosok számra megengedett, hogy saját megítélésüket használják, a földetérési terület kiválasztásakor az USPA Alapvető Biztonsági Követelmények 2-1.08 Szakasza szerint. Azonban az ugróknak általában tudatában kell lenniük, hogy a földetérési hely közelében lévő akadályok turbulenciát kelthetnek ha a szél megerősödik. Minden egyes ejtőernyősnek tudnia kell, hogyan kezeljen saját ejtőernyőjét turbulens viszonyok között vagy hogyan kerülje az olyan területre ugrást, ahol turbulencia fordulhat elő.

Bill Coe, a Performance Designs elnöke, cége kupolájára vonatkozóan módszereket írt le: Turbulenciával való találkozásokor, bizonyos kormánybehátások hasznosak; azonban az az elmélet, hogy a „több a jobb” nem vonatkozik erre. A nagyobb kormánybehátás (fékezés) csökkenti a vízszintes sebességet, ami ugyancsak hasznos dolognak számít a turbulenciával való találkozásokor.

Az utolsó sor ebben a vonatkozásban: Legyünk tudatában a földetérési helyünkön uralkodó, turbulenciát keltő körülményeknek és időjárási viszonyoknak.

39 éves nő 850 ugrással háromfős bemutató csapat részeként vett részt egy Függetlenség Napi ünnepségen. Ő hagyta el utolsónak a Westwind Beechraft-ot. Valahogyan a gépelhagyás közben, tokja kinyílt s kupolája, valamint zsinórzata a lábára szerelt füstölökösárra akadt. Anélkül érkezett egy háztetőre a rendellenességgel együtt, hogy előhúzta volna főajtőernyő nyitóernyőjét vagy meghúzta volna leoldó-, vagy tartalékejtőernyő fogantyúját.

Következtetések. A főajtőernyőtök vizsgálata során, az FAA biztonsági felügyelője felfedezett egy szakadást a jobboldali borítólapon. A további kikérdezés feltárta, hogy egy korábbi ugráson, ugyanazon a napon, amit normális ugróterületi üzem során folytattak le, egy másik ejtőernyős is hasonló sérülést tapasztalt főajtőernyőtökjén. Az illető arról számolt be, hogy valamiben fennakadt az ajtóban.

A közelebbi vizsgálatkor az FAA tisztviselő észrevette, hogy az ajtólépcsőhöz használt csapszegek, ugyan a helyükön vannak, de körülbelül centiméternyire benyulnak a repülőgép ajtónyílásába. Véleményében annak adott hangot, hogy egy ilyen beleakadhatott a tok borítólapjába és a nyitóernyő csatolótagba, s ez húzta ki gépelhagyáskor az ugró főajtőernyőjének zárótüskéjét. Azonban nem ismeretes, a hölgy miért nem reagált vagy miért nem tudott reagálni a kialakult helyzetre.

Az Ejtőernyős Információs Kézikönyv 4.14 Szakasza figyelmezteti az ugrókat arra, hogy kövessék, a felszerelésük véletlenszerű működésbe lépésének elkerülését célzó eljárásokat.

35 éves férfi 500 ugrással 298 cm magas, kupolaformaugró rajongó és gyakorlott légi akrobata, rutinszerű formaugrást hajtott végre rendes nyitással és föld feletti 300 méterig történő ereszkedéssel. Ekkor úgy látszott, megkísérel egy légi akrobata mutatványt - egészen pontosan, kényszerítést a felszakadó hevederek között. Talán úgy próbálhatta meg ejtőernyőjét irányítani, hogy lábait helyezte az irányítózsinórok elágazásaiba – vagy csatlakozásaiba. 300 m magasságban az őt figyelő szemtanuk szerint kupolája lassú forgásba kezdett. Fejjel lefelé spirálozott a földbe.

Következtetések. A vizsgálat részleteinek egy része a jelentésből arról számolt be, hogy az ugró megzavarodhatott a kísérlet miatt, de az is lehet, hogy először kísérte meg életében. Ez a szokatlan manőver számos olyan eljárást foglal magában, ami nem érthető meg jól, különösen az az extrém képesség, hogy valaki magasra nyúljon fel lábaival az irányítózsinórokig. Ahelyett, hogy kellő magasságban próbálkozott volna vele, hogy probléma esetén még időben kijöhessen belőle, a mutatványt a szabadesés minimális nyitási magasságán való nyitás után kezdte el.

A vizsgálatot folytatók úgy gondolják, lábai beleakadtak az irányítózsinór elágazásba s nem tudta őket időben kiszabadítani. A még rendkívül gyakran ugró és tapasztalt ejtőernyősöknek is emlékezniük kell arra, hogy az ejtőernyőzéshez mindig tisztelettel és óvatossággal közeledjenek, különösen új tevékenységekbe kapcsolódáskor vagy feltalálásakor.

23 éves férfi 29 ugrással másik ugróval készült fel egy Cessna 182-es lépcsőjén a gépelhagyásra. Ahogy az ugró a helyén a társára várt, a gép pilótája észrevette, a tartalékejtőernyő tokjának borítólapja csapkod a szélben. Ahogy a csapattársa a helyére mozdult, az első ugró tartalékejtőernyője nyílni kezdett.

Társa, még az ajtóban megpróbálta megragadni a távozó tartalékejtőernyő nyitóernyőt, de elvétette. Az elhunyttal lerántotta a lépcsőről s átrántotta a Cessna jobb vízszintes vezérsíkján. A gép kormányfelülete súlyosan megsérült és a pilóta, mivel nem volt biztos abban, hogy fenn tudja tartani a gép feletti uralmát, az ott maradt ugrót gépelhagyásra utasította. (Az FAA kivizsgáló „csodának” nevezte, hogy a pilóta ilyen súlyos sérüléssel le tudta hozni a gépet.)

Az ugró igen valószínűleg eszméletlenül ért földet a tartalékejtőernyő alatt és körülbelül egy óra alapos kutatás után találtak rá. Légi úton kórházba szállították, de egy héttel később sérüléseibe belehalt.

Következtetések. Ez volt a legkisebb gép, amiből az ugró valaha is ugrott. Korábbi ugrásait DC-3-sokból, King Air-ekből és Caravan-okból hajtotta végre. A Cessna pilótája kijelentette, hogy az ugró olyasmit művelt, amit ő a gép fedélzetén való túlzott mozgásnak nevezve.

Az USPA Biztonsági és Képzési Tanácsadója, aki az esetet vizsgálta, úgy hiszi, az illetőnek már korábban elmozdulhatott a tartalékejtőernyő kioldótüskéje, mert valamihez hozzáérhetett a gép belsejében. Végül is teljesen akkor csúszott ki nyitott helyzetébe, amikor az ugró kívülre került, s nekidörgölődött a szárny alatt az ajtónak.

A második hiba, ami ebben az esetben közreműködhetett: elmulasztott felszerelés ellenőrzést kérni a gépelhagyás előtt. Az elhunyt ugró, a kisméretű gépek tekintetében tapasztalatlan volt, talán nem számított arra, hogy tokja a túlzott mozgólódás miatt véletlenül kinyílhat s nem győződött meg arról, hogy szerelésén minden készen áll az indulására, mielőtt kimászott volna.

37 éves férfi 1100 feletti ugrásszámmal akkor ugrott, amikor a területen égő futótűz arra kényszerítette az ugrókat, hogy egy ideiglenes ugróterületet találjanak, míg a rendszeres zárva tart. A földterési terület bejáró vizsgálata során az ugrót eligazították a rendelkezésére álló lehetőségeket illetően. Azt tanácsolták neki, hogy a nagyobb földterési területet használja.

Ugrásának szabadeső és ereszkedési része, rutinszerűen ment végbe. Azonban, ahogy kijelölt földterési terület felé közeledett, meggondolta magát. S ehelyett a kisebb, jóval korlátozottabb területet választotta, amelyet egy hangárépület határolt és amit csak a legtapasztaltabb ejtőernyősök használtak. Elkezdett egy agresszív első hevederes fordulót a kisebbik terület felé de túl

alacsonyan ahhoz, hogy a kupola rendben kijöhessen belőle. Még mindig lefelé húzta az első felszakadót, amikor a hangár egyik sarkának csapódott.

Következtetések. Az ugrónak már eltört a combcsontja egy pár évvel korábbi, erőteljes földetérése miatt. Mementóként, társakjában azt a rozsdamentes acélrudat hordta, amit lába gyógyításához használtak. Ugyanezzel emlékeztette társait a hurokfordulók veszélyeire.

Az USPA Biztonsági és Kiképzési Tanácsadó, olyan „óvatos ugrónak” írta le az illetőt, aki többé már nem volt hajlamos hurokfordulókra. Ámbár nem ugrott sokat az elmúlt 30 napban, több mint elegett hajtott végre a megelőző hat hónap során, hogy rendszeres ugrónak tekinthessen.

Ugró-kupola kombináció 6,3 kg/m² terhelést jelentett, ami a gyártó javaslatán kivülinek számított. Mindenki más a helyszínen azt állította, hogy azon a magasságon, ahol hurokfordulóját elkezdte, a kisebbik területet célba véve, nagy hiba volt a részéről s túl alacsonyan volt ahhoz, hogy ejtőernyője kijöhessen a fordulóból. Ezen a ponton, nem voltak lehetőségei.

44 éves férfi 1400 ugrással 8-személyes formaugráson vett részt, ami normálisan jött létre s vált szét a tervezett 1500 méteres magasságon. Az ugró elcsúsztatott, nyitott s rendszeresen működő kupola alatt volt 600 m magasságra érve. Megfigyelték, ura volt ejtőernyőjének s vissza tudott jönni az ugróterületre. Megközelítően 120 méteren elkezdett egy sorozat jobb spirált s a megmaradt magasságról a földbe vágódott.

Következtetések. Az elhunyt súlyos cukorbeteg volt, s betegségének szabályozására négy inzulin injekciót igényelve naponta. Az ugró családja szerint feltételezhető, az ejtőernyő alatt ereszkedve a betegségre és kezelésére utaló agyvérzést kapott. Az agyvérzés közben pedig esetleg képtelenné vált arra, hogy ereszkedésének hátralévő részét irányítsa.

Ahogy az az Ejtőernyős Információs Kézikönyv, 4.05.D Szakasz, az Egészségügyi Nyilatkozat kijelenti; bizonyos betegségekkel rendelkező ejtőernyősök arra ösztönöztek, hogy lehetőségeik és ápolási követelményeik végett orvosokkal konzultáljanak. A cukorbeteg, testmirigyek működésének kiegyensúlyozatlanságában érintettek. Az ismétlődő adrenalin rohamok komplikált hatásai, ami az ejtőernyős ugrásra oly jellemző, nem egészen ismert.

39 éves nő 3500 ugrással nagyméretű alakzati rekord harmadik kísérlete során egy másik ejtőernyőssel ütközött össze. A jelentés szerint, a hölgy még kijelölt rése felé közeledett, amikor az alakzat elérte tervezett 2000 méteres szétválási magasságát.

A másik ejtőernyős, akinek nekiütközött, arról számolt be, hogy épp egy bal fordulóba kezdett, elcsúsztatni az alakzattól, amikor a közeledő hölgy nekiütközött. Közölte, ideiglenesen elszédült és elvesztette tájékozódó képességét.

Egy harmadik ugró, végig figyelte a közeledő hölgyet, ahogy az ütközést követően a hátára fordult, nyilvánvalóan eszméletlenül. Abbéli erőfeszítése, hogy elkapja őt, sikertelen volt, s az ugró nem tett semmilyen nyilvánvaló kísérletet, sem fő-, sem tartalékejtőernyőjének kinyitására.

Következtetések. A nagy méretű formaugró alakzat hihetetlen mértékű részletes tervezést és munkát igényel a felszállásszervezőtől a szétválási tervet illetően. Ezen kívül az ugrók növekvő számával és azzal a korlátozott légtérrel, amiben dolgozniuk kell, minden ugrónak a gépelhagyástól a földetérésig a legjobb formában kell lennie.

Mindkét érintett ejtőernyős, igen tapasztalt volt, s mindketten sisakot viseltek. Azonban egy állítólagos megfontolt döntés szerint az elhunyt nem vitt magával biztosító készüléket. Ebben az esetben egy ilyen megváltoztathatta volna az ugrás kimenetelét.

Miután ennek a csúcs-profilú balesetnek jelentését közzé tették az ejtőernyős közösségben, szerte az országban az ugróterületek biztosító készülék vásárlási rohamról számoltak be.

51 éves férfi 557 ugrással 2-személyes formaugrást hajtott végre, körülbelül 60 ugrásos társával. A második ugró kijelentette, hogy párosuk „sok pontot” forgatott át a szétválás előtt. Szétválást követően a kis tapasztalatú ugró, 760 m-en nyitott. Miközben kupolája alatt ereszkedett látta társát, amint az laposan és stabilan egészen a becsapódásig tovább zuhan. A baleset helyszíni

vizsgálata feltárta, az ugró csak a leoldózár fogantyúját húzta meg. Az összes többi fogantyú a helyén volt, s megfigyelt kísérlet nem történt a tartalékejtőernyő kioldó meghúzására.

Következtetések. Talán a tapasztalt és rendszeresen ugró ejtőernyős elvesztette idő és magasság tudatosságát. A jelentés nem tett említést hallható magasságmérőről. Nincs sok információ a jelentésben, mely elmagyarázná, mi okozhatta ezt az értelmetlen balesetet. Egy biztosító készülék megelőzhette volna ezt a halálos kimentelű ugrást.

23 éves férfi első tandemugrásánál - utasként - rendben a földetérési terület felé közeledett. Körülbelül 15 m magasságban végső célraközelítésük a futópálya fölé helyezte őket, ahol turbulenciával találkoztak. A tandemoktató azonnal 30%-os fékezést alkalmazott, hogy stabilizálja a kupolát s még egyenletesebb nyomást tartson fenn a kupolában. Azonban ahogy a futópályán túlra repültek, a kupola jobb harmada összeomlott és begyűrődött. A kupola pörögni kezdett.

A tandemoktató nem tudta újratölteni a kupolát, sem irányítani, ezért az ejtőernyő két spirálfordulóba vitte őket a talajba vágódás előtt. A tanuló földetérési sérüléseibe belehalt.

Következtetések. A többi tandempáros ugyanezen a felszálláson baj nélkül ért földet. A tandemoktató arról számolt be, hogy megkísérelte a hátsó felszakadókat lehúzni, miközben arra utasította a tanulót, hogy pumpálja meg az irányítózsínórokat, ezzel megpróbálják újratölteni a kupolát.

Az ezt követő jelentésben a gyártó azt javasolta, hogy a tandemoktató először próbálja meg semlegesíteni a fordulót az ellenkező kormányfogantyú lehúzásával, s utána próbálja csak a kupolát újratölteni a másik irányítózsínór segítségével. - ha lehetséges. A gyártó úgy véli, a kupola egyenes repülésben tartása és a spirális fordulóval járó gyors merülés megelőzése biztosítja a tandempárosnak a legjobb esélyt a kedvező befejezésre.

Az is csak józan észre vall a tandemoktatókra nézve, ha ismerik a földetérési területet, s kerülnek azokat a helyeket és feltételeket, ahol a föld közelében turbulencia hathat a kupolára.

A gyártó azt tanítja a tandemoktatóknak, hogy a kupolát normális módon kezeljék - ebben az esetben, amikor a hátsó felszakadót használták az összeroskadt kupola újratöltésére, talán nem a legjobb választás volt. Továbbá ha egy tanulót bevonnak a vészhelyzeti eljárásba, akkor a tandemoktatónak meghatározott képzést kellene számára előzetesen biztosítania, hogy hatékony ténykedést várhasson el részéről. (A jelentés nem utalt arra, hogy vajon ilyen történt-e vagy sem.)

29 éves férfi 3200 ugrással „harcedzett” légdeszka ugróként operatőrével, 4100 méterről ugrott. Rendes szétválást követően, az operatőr 1000 m-en nyitott. Az illető egészen addig követte az eseményeket, míg a légdeszka ugró az alatta lévő futópályára nem zuhant.

A helyszín vizsgálata arról tanuskodott, hogy a légdeszka ugró leoldott és meghúzta tartalékejtőernyő kioldóját. A főajtőernyő nyitóernyő csatolótagja összegabalyodott a még belsőzsákban lévő főajtőernyő zsinórzatával. A deszkát eleresztette. A tartalékejtőernyő belsőzsákja (mely a tartalékejtőernyőről a nyílás közben levált), 15 méternyire ért földet az elhunytól, tehát a tartalékejtőernyő legalábbis elérte a zsinór megfeszülést. Azonban a tartalékejtőernyőnek nem maradt ideje a feltöltődéshez.

A biztosító készülék súlyosan megsérült és a tartalékejtőernyő záróhurok sértetlen volt. (Ha ez a biztosító készülék típus elindította volna a tartalékejtőernyő nyílást, a tartalékejtőernyő lezáróhurok sérülésére lehetett volna számítani.)

Következtetések. A légdeszkás nyilvánvalóan, olyan zsákszáródást tapasztalt, amelynél a főajtőernyő rendszer kihúzódik ugyan, de valami - például a nyitóernyő csatolótag, a zsinórzat, vagy hajtogatási hiba - megakadályozza a zsákot abban, hogy a kupolát útjára bocsássa. Ez egy kivételesen nagy sebességű rendellenesség, kevés-, vagy semmilyen légellenállást nem ad ahhoz, hogy lassítsa az ugró sebességét. A deszka hozzáadódó összetettsége miatt a légdeszkások tipikus esetben magasabban nyitnak, hogy időt hagyjanak a deszka leoldására egy felmerülő probléma vagy rendellenesség esetére.

Ez az ugró, aki légdeszkás szakembernek számított, s talán elvesztette idő- és a magasság kontrollját, miközben a rendellenességgel foglalkozott és a két leoldást (a kupoláét és a deszkáét) túl későn indította el ahhoz, hogy tartalékejtőernyője időben kinyílhasson.

A biztosítókészüléket elküldték a gyártóhoz működésigazolás céljából, s az megállapította, hogy a baleset idején nem volt bekapcsolva. A felszerelés helyszíni vizsgálatán alapulva a Biztonsági és Kiképzési Tanácsadó megállapította, hogy az elhunyt elvesztette idő és magasság tudatoságát, miközben a belsőszak záródásos rendellenességgel viaskodott s a tartalékejtőernyő kioldót túl későn húzta meg a kupola teljes feltöltődéséhez.

Azt is meg kell jegyezni, hogy az ugró nem viselt tartalékejtőernyő bekötökötletet. Mialatt a hagyományos, óvatos gondolkodás azt mondja, hogy a tartalékejtőernyő bekötökötél és a légdeszkázás nem megy együtt, ez a második ismert halálos kimenetelű légdeszka ugrás, ahol egy ilyen eszköz befolyással lehetett volna a ugrás végeredményére.

41 éves nő harmadik ugrását végezte oktató segítségű nyitási módszerrel. (Az ilyen ugrás során, az ugrató kézzel lobbantja be a tanuló nyitóernyőjét, amint az elhagyja a gépet.)

A nyitóernyő rátekeredett a tanuló bal karjára (ami a legközelebb esett a légijárműhöz és az ugratóhoz). Nem volt nála magasságmérő vagy biztosító készülék. Végül tartalékejtőernyőt nyitott – a megfelelő reagálás az ilyen rendellenesség fajtára – de csak 30 méternyi magasságban. Az ejtőernyőnek nem maradt ideje a feltöltődéshez.

Következtetések. Az USPA Alapvető Biztonsági Követelményei (Ejtőernyős Információs Kézikönyv, 2-1.05.B Szakasz) kijelenti: „Minden tanuló ejtőernyős ugrás a fedélzeten tartozkódó, érvényes és megfelelő besorolással rendelkező USPA Ugrómester felügyelet alatt kell, hogy történjen.” a BSR 2-1.11 pontja kijelenti, hogy minden tanulót, egy jól látható magasságmérővel, s egy működőképes biztosító készülékkel kell ellátni. Az ugrató, aki a hölgy gépelhagyását felügyelte, nem rendelkezett semmiféle USPA oktató besorolással.

Az ugróterület csoporttagságát a fent felsorolt Alapvető Biztonsági Szabályok megsértése miatt már korábban visszavonták. Ezt követően, megfelelően képezett személyzet, vagy az előírt tanuló felszerelés nélkül folytatta tovább működését.

A vizsgálat kimutatta, hogy a főajtőernyő kupolát és az ejtőernyőtök rendszert ezüstszínű csőszalaggal javították. Összességében, a felszerelést rossz állapotúnak ítélték. Ez a fajta baleset a mindennek legszomorabbika, mivel létezik a technológia, a képzés és az eljárások azon sora, ami ezt a szörnyű esetet megelőzhette volna. Az Egyesült Államok ejtőernyőseinek az FAA-val történő hallgatólagos megállapodása azon részeként, hogy saját magukat irányítják, szabályozzák, minden egyes ejtőernyősre vonatkozik, az ugróterületek azon támogatása érdekében, hogy azok az Alapvető Biztonsági Szabályok szerint működjenek s hogy ennek érdekében emeljenek szót, vagy legalábbis utasítsák vissza a részvételt, ha ez nem így történik.

Miközben az első ugrásos képzésnél nem a legmegszokottabb módszere az oktató által segített nyitás, hibamentességet élvez, mióta az USAP 1995-ben alkalmazásba vette. Ez a baleset szükségtelenül rongálta a program jó hírnevét.

45 éves férfi 1100 ugrással tandemugrást végzett első ugrásos tanulóval, amely rendszeresen ment végbe 4100 métertől egészen a tervezett 1500 méteres fékernyő eleresztésig és főajtőernyő nyitásig. Azonban megközelítően 1000 m magasságban a főajtőernyőt leoldották. A páros a leoldást követően bukdácsol, amikor a tartalékejtőernyő bekötökötél, - mely ezen a tandem felszerelésen követelmény volt - elindította a tartalékejtőernyő nyílást. A tartalékejtőernyő kupola irányítószinórja ráakadt a tanuló és az oktató lábaira, és ezt nem tudták a földetérésig rendezni. A kupola földbe spirálzott, az oktató halálát és a tanuló súlyos sérüléseit okozva.

Következtetések. Az ugrás videója arról tanuskodott, hogy a főajtőernyővel való ereszkedés közben a tanuló a hevederzeten ahhoz a ponthoz nyúlt, ahol a leoldózár és a tartalékejtőernyő kioldó fogantyúk voltak. Ez a bizonyíték azt sugalta, hogy egy követett rutinszerű eljárás során – az alsó tandemhevederzet csatlakozások feloldása és átállítása közben – a tanuló meghúzhatta a

leoldó fogantyúját, miközben fogást keresett, hogy megkapaszkodhasson a hevederzetben. A mentők a párosra úgy találtak rá, hogy a bal oldali, alsó csatlakozók még neg voltak húzva, de a jobb oldaliakat már feloldották - a következtetéssel összhangban.

A tandemoktatóknak meg kell figyelniük és ellenőrizniük kell a tanuló kezének helyzetét, ki kell oktatniuk őket az ugrás közben elfogadható kéz elhelyezéseket illetően. Egy ezt követő gyártói bulletin azt indítványozta, hogy az egyetlen kézhelyzet a tandem tanuló számára, a főkörhevederen, mellhevederen, főejtőernyő kormányfogantyúkon vagy az első felszakadó hevedereken legyen. Azonban a tandemoktatóknak az utasításait világosan és egyszerűen kell megadniuk, különösen a kevés kiálló résszel kell foglalkozni az első tandemugrás előtti korlátozott oktatáson.

Ford.:Szuszékos J.

Tragikus baleset miatt félbeszakították az Éjjel-Nappal 98'-at

(fallschirm SPORTMAGAZIN, 1998. No.12.)

A kitűnő szervezés, a kiváló időjárás, az indulók eddigieket meghaladó száma alapján feltételezhető volt, első osztályú szezonzáró versenyre számíhattunk. De sajnos az első napon, a második éjszakai ugrás során halálos kimenetelű balesetet szenvedett egy bulgár versenyző, ezért először megszakították, majd félbeszakították a versenyt.

A Locarnóban tartott nemzetközi Day&Night verseny, köszönhetően különleges éjszakai célbaugrásnak, valamint a látványos záróugrásoknak Locarno centrumjában, rendkívül kedvelté és nagyon látogatottá vált.

Ebben az évben is előzetesen a 16 helyszínről, 12 országból 32 csapat jelezte részvételét, de péntek délig 11 országból 28 csapat iratkozott fel. Az olaszok, a franciák, a csehek, a horvátok és a svájciak voltak azok, akik az idei VB-n az első öt helyen osztozkodtak, míg a szlovének, az oroszok, a litvánok, a németek, a bulgárok és az osztrákok klubcsapatokkal képviseltették magukat.

A Christoph Kaufmann és Pascal Köppel által már negyedszer percre pontosan és kiválóan szervezett verseny pontosan 14,30-kor, sugárzó napsütésben került megnyitásra. Pénteken a Biscaya öböltől érkező magasnyomású légtömegek egyenletes eloszlása Svájc fölött nyugodt szélviszonyokat ígért az egész hétvégére. A PCL két Porterének éppen 2 órára volt szüksége a délutáni első sorozathoz, pontosan annyi időre, amennyi rendelkezésre állt a két esti (egyenként 4 óras) 4 éjszakai ugráshoz, és vasárnap a 10 és 12 óra közti záróugrásokhoz.

A sátorban elfogyasztott húsleves után a csapatok "rohamoztak" (a nagy szóródású csapatok ugrottak először), és 18,30-kor kezdődött az éjszakai ugrás. A csillagfényes égboltnál, valamint a fagyponthoz közeli hőmérsékletnél a 140 ugró közül az utolsók 20,25 órakor tapasztalták meg az éjszaka csalókaságát. (A mesterségesen megvilágított nullapont rossz kontrasztja, gyorsabb mérülés, lomhább fékhatás a hideg levegőben, továbbá gyenge, folyton változó helyi szelek.)

Az élen álló Carabinierik után rögtön megkezdődött a második éjszakai sorozat. Kb. 20 perccel később, miközben a célra éppen egy fiatal svájci csapat repült rá, a hátul ereszkedők hangos, csattogó zajt hallottak, és az egyik közülük egy teljesen csukott ejtőernyővel eltűnni látott egy ugrót a parkolóhely irányában. Az ugró egy autó tetejére csapódott és belehalt sérüléseibe.

A versenyt félbeszakították, tájékoztatták a csapatokat, amelyek reggelig vitatták azt, hogy miként lehetne a versenyt tovább folytatni.

Habár a bulgár csapat tagjai egyértelműen a verseny folytatása mellett álltak ki, végül egyhangúlag a verseny félbeszakítása mellett döntöttek. A versenyzők kifejezésre juttatták, hogy ilyen körülmények mellett értelmetlen lenne a verseny folytatása, valamint a magánszféra sem nézné jó szemmel a dolgot.

A rendezőknek a saját érzéseik mellett a Night&Day jövőjére is tekintettel kellett lenni. Az egyik oldalon vannak az odautazott csapatok elvárásai, amelyek közül egyesek (oroszok) 38 órát buszoztak. A másik oldalon nem akarták sem a csapatok, sem a szponzorok és képviselőik a versennyel kapcsolatos eltérő érdekeiket semmibe venni azzal, hogy folytatják a versenyt.

A döntést a félbeszakításról végül a versenyzők egyhangú véleménye alapján hozták. A csapatok által kiválasztott 20 ejtőernyős ugrásával és a célkör körüli egyperces néma emlékezéssel a versenyt befejezettek nyilvánították. Az elmaradt ugrások díjait összegyűjtötték a szerencsétlenül járt családja számára. Összeségében kb. 8000.- DM jött össze.

Az újságok is, miután még aznap szakszerű ismertetést kaptak, rövid hírben tájékoztattak és nem voltak hatásvadászók. Azonban a következő napon telefonáló, vagy a helyszínen megjelenő számos újságíró, vagy a tessini TV, amely a sok embert és a padlóig benyomódott tetejű autót közelről mutatta, kellemetlen érzéseket váltott ki.

Egy ilyen baleset megtörténte szükséges ahhoz, hogy egy magasan kvalifikált versenyen, amilyen Night&Day, a médiumok is megjelenjenek?

BALESETI INFORMÁCIÓ

(Ez a rövid információ nem helyettesíti a hivatalos baleseti jelentést, sem annak előzetesét, hanem csak az ismert tények felsorolására vállalkozik.)

A szerencsétlenül járt 32 éves bulgár 1984 óta ejtőernyős ugró, és eddig 650 ugrást teljesített. '97 közepe óta egyáltalán nem ugrott, és '96 júniusa óta is csak 13-at. A csapatba is egy megbetegedett tag helyére ugrott be. A verseny előtt egyetlen bemelegítő ugrást végzett Tessinben, ehhez jött még az első két forduló 2 ugrása.

A végzetes ugrása során a főkupola (Foil 202) kézibelobbantásu nyitóernyője összebogozódott, ezért nem húzódott ki az teljesen (a zsinórzat részben kifeszült, de a kupola a belsőszakban maradt). A főkupola leoldása nélkül tartalékejtőernyőt (Phantom 260) nyitott. Ez összezsavarodott a főkupola zsinórzatával, így gyakorlatilag fékezetlenül csapódott egy személyautó tetejére. Az ugró bő pulóvert viselt, ami bizonyára nem könnyítette meg a párnafogantyú megtalálását.

A nemzetközi célbaugró versenyek során nem ellenőrzik a papírok és felszerelések helyességét, a csapatok vezetőinek (ezen a versenyen minden egyes csapattagnak) alá kell írni egy nyilatkozatot arról, hogy rendelkezik megfelelő jogosítvánnyal és biztosítással, valamint az ejtőernyője karbantartott állapotú, továbbá a tartalékejtőernyőnek érvényes a hajtogatása.

A megfelelő oktatás eredményes lezárásának megléte mellett nincs teljesítményszint előírva, habár az ilyen balesetek talán mérlegelés tárgyává tehetnék valamilyen minimális nívó megkövetelését. Ez nem elsősorban az ugrások számát írná elő, mint ahogy ez Svájcban szokásos, hanem az utolsó 12 hónap során végrehajtott ugrásokét.

Azonban egyrészt káros lenne a versenyek szabályainak további szigorítása, másrészt a versenyek során (pl. éjszakai ugrásoknál) nem jelentene egy gyakorlatlan ugró stresszlehetőséget.

Ford.: Mándoki B.

Az olyan ugrások analízise, amelyeknél 1988-ban mentés történt

(fallschirm SPORTMAGAZIN, 1998. No.12.)

1. KATEGÓRIA: TANULÓ

Itt vannak az 5 és 9 közti „nem nyitott” mentések.

4 esetben a tanulók a Cypres nyitásával voltak elfoglalva. Egyetlen esetben sem volt a tanuló tisztában a valódi magasságával.

Egy esetben a felhőtől bepárasodott szemüveg okozott problémát.

Az egyik esetben a nyitás túl alacsonyan történt. Nagy szerencséje volt. Nem oldott le, nem nyitott tartalékejtőernyőt, de szerencséjére az kinyílt.

A többi esetben a nyitófogantyút csak hosszabb keresés után találták meg.

Tanuló mentések 1988-ban Németországban: 3 liszenszes ugró 100 ugrás alatt - ennél a csoportnál a kézibelobbantásu nyitóernyő keresése volt a fő probléma.

Egy 70 ugrással bíró angol ejtőernyős nagyon bő, lobogó ruhát viselt, hozzá még be is görcsölt, miáltal képtelenné vált a nyitófogantyú meghúzására.

Egy másik esetben az USA-ban, az instabil ugró meg akarta húzni a tartalékejtőernyő nyitófogantyúját, de idegességében a tartalékejtőernyő gégecsövet húzta meg. Így a tartalékejtőernyő két tuskéje közül (régii Briefcase-2 hevederzet) csak az egyiket húzta ki. A második hurok leszakadt.

Egy másik mentés során az USA-ban az ugrónő szintén csak a gégecsövet húzta mindaddig, amíg a Cypres ki nem nyitotta a tartalékejtőernyőt.

Ennek a csoportnak a kiértékelő összefoglalása:

1998-ban nyilvánvalóan a felszerelés hiányos ismerete, helytelen illetve. meggondolatlan ruházat és túlzott követelmény volt a súlyos hibák okozója. Több mentés olyan helyen történt, ahol az 50-60 ugrással rendelkező ugrónak tulajdonképpen nem volt veszteni valója, pl. Freefall Convention-on. Ismeretlen hely, idegen és nagy repülőgép, telített légtér és nagyon sok ugró - azok a láncszemek, amelyeket rekonstruálni lehet egy baleset kivizsgálásakor.

2. kategória (Németországban 1998-ban) - 100-500 UGRÁSSAL RENDELKEZŐ LISZENSZES UGRÓK:

Itt kemény kioldómeghúzás, kézibelobbantásu nyitóernyőkeresés nyitóernyő vontatódása és nem teljesen végrehajtott vészhelyzeteljárások voltak az okok.

Ebben a csoportban is előfordultak alacsony nyitások: egy alacsony leoldás után a Cypres az utolsó pillanatban lépett működésbe. Ekkor ejtőernyő alatti merülés szinte nem is volt: "a sisak akadályozta meg a súlyosabb sérüléseket".

A felszerelések hiányos ismerete, hajtogatásnál és szabadesés közben a fogantyú rossz helyzete voltak az okok.

Kétszer a nyitóernyő vontatódás után leoldottak, de nem történt meg a tartalékejtőernyő fogantyújának meghúzása.

500 FÖLÖTTI UGRÁSSAL RENDELKEZŐ LISZENSZES UGRÓK:

Itt kétszer (párna fogantyú) nem tudták leválasztani a műbogatáncsról a nyitófogantyút. Az egyik ugró két kézzel is próbálkozott, míg a Cypres be nem indult. Mindkét esetben elfelejtették a párnát előzőleg "kiforgatni".

Szabadstílus - kettős mentés: Az egyik ugrónál akusztikus figyelmeztető és kamera volt, a másikonál semmi. Az kamerás ugró a másikonra figyelt és nem hallotta meg a hangjelzést. Mindkettőt a technika mentette meg.

Egy 2000 ugrással rendelkező ejtőernyős szabadesés közben kifocamította a vállát és több hiábavaló kísérlet után sem tudta kinyitni a fő- és tartalékejtőernyőjét. Végül a Cypres kinyitotta a tartalékejtőernyőt.

Mentések Németországban 1998-ban, 0. csoport:

TANDEM: 3 mentés; ezekből egy Németországban - kialakult az RSL - leoldás - a stabilizáláshoz túl sok idő elhasználva - záróhurok leszakadt.

Ford.: Mándoki B.

Ute Hölscher/pw: Ejtőernyős ugrás során megsérült a vezérsík

(fliegermagazin, 1999.No.1.)

Az ugratógéphez nagyon közel húzódott ki a tokból egy ugró ejtőernyője: a zsinórok megrongálták a magassági kormányt - de a Cessna irányítható maradt.

Az ugratógép pilótájának legyen ejtőernyője - ez túlzó előírás? Az ugratás során mindig fokozott kockázat hárul a bennülőkre. Meneküléskor a gép elhagyása az egyetlen lehetséges megoldás.

Egy D-Németországban történt esemény is ezt igazolja: tíz ugrásnál kevesebbel bíró négy tanuló ugrott felelős ugrató irányításával, egy pilótánő által vezetett Cessna TU206-osból, felhőmentes napon 1200 m magasságból. A pilótánő egy éve dolgozott a helyi egyesületnél.

A "206"-os 136 km/h-ra csökkentette a sebességét mielőtt az első ugró elhagyta a gépet. Alig lépett ki a második, amikor megrándult a Cessna. Rögtön felkapta az orrát, és rövid időre áramlásleszakadása is volt. Botkormány nyomással sikerült a pilótánőnek repülhető állásszögbe vinni a gépet. De vajon hogyan lehet leszállni a Cessnával?

Maximálisan orrnehez állapotban stabilizálta a pilótánő a gépet előre tolt botkormánnyal 190 km/h sebességnél. Ekkor már tudta, hogy a magassági kormány sérült meg. Nem akarva a sérülést fokozni, a gép stabilitását rontani, ezért tág, enyhe merülésű fordulóval - mint elmondta - akarta a vezérsíkra ható erőt a lehetséges legalacsonyabb értéken tartani. Mivel a magassági kormány mozgathatósa korlátozott volt, ezért az irányítást trimmeléssel és gázadagolással végezte. Szerencsére a leszállás minden további nélkül sikerült.

A szövetségi légügyi hivatal balesetvizsgáló hivatala nem lett bevonva a vizsgálatba - nem történt személyi sérülés - és a gép is biztonságosan földet ért. Azonban "hivatalos vizsgálat" nélkül is első rátekintésre megállapítható volt, hogy mi történt: a jobboldali vízszintes vezérsík egy darabja kb. 45°-ban lefelé hajlott, azaz negatív állásszögűvé vált. Ennek hatását csak erőteljes ellenkormányzással lehetett kitrimmelni.

A deformálódás oka: a második ugró ejtőernyője előbb jött ki a tokból, mielőtt a tanuló elvált volna géptől. Amikor kiugrott, a kupola még nem nyílt ki, így az utazószél a zsinórokat a vezérsíkra sodorta. Közben a kupola kinyílt, a zsinórokat fölül az, alul az ugró feszítette, ezek hatása elegendő volt a vezérsík sérüléséhez.

Az ejtőernyő túl korai nyílása egyik leggyakoribb baleseti ok az ugrató gépnél. Az ugró felakadása a gépre, vagy annak repülésképtelenségét okozó sérülése egyaránt előfordul. Ilyenkor az ugrók gépelhagyása lehetetlenné válik. És nem hallgathatunk a pilótáról sem, akinek ilyenkor először ki kell csatolni magát, és a kabinajtót is le kell dobni.

Mégis gyakran sikerül az ugrató gép pilótájának elhagyni a gépet, ami egyértelművé teszi az ejtőernyő viselésének szükségességét.

Ford.: Mándoki B.

Tehát volt egy vontatódott nyitóernyő - körülbelül tíz másodperc van a becsapódásig.

(Parachutist, 1998 No. 12.)

Áthaladsz 900 méteren. Hátranyúlsz, eldobod nyitóernyőd s vársz az ejtőernyőd ismerős rántására. Vársz, de semmi sem történik. Körbe forgatod fejed, hogy megnézd, mi a fene történik s látod, nyitóernyőd reménytelenül csapkod mögötted. Mostanra már átvitorláztál vagy kétszáz méternyi magasságon, és még mindig 180 km/óra sebességgel.

Úgy 1976 körül, Bill Booth cége a Relative Workshop DeLand-ban – Florida állam – bemutatta a kézi kidobású nyitóernyőt. A „kidobós” arra utal, hogy a nyitóernyő lobban be először: Az ugró egy külső zsebből veszi elő a kicsi nyitóernyőt s eldobja magától. Az feltöltődik s kihúzza a csatolótagot, ami a főajtóernyőtokon lévő lezáró mechanizmushoz rögzül, tipikus esetben egy görbe tuskéhez, amit a lezáróhurkon bujtatnak át. (A „kihúzás” rendszer a kézi belobbantás egy másik fajtája, ami azt jelenti, hogy a nyitóernyő fogantyúra gyakorolt húzó mozdulat nyitja ki a főajtóernyőtokot, amit a bele hajtogatott nyitóernyő kidobódása követ.)

A kézi belobbantás gyakorlatilag kiküszöböli a nyitóernyő ragadást, ami megszokott dolog a kézi kioldó nyitású, rugós nyitóernyőknél, amelyeket a legtöbb tanuló még mindig használ. Még egy gyengén kidobott nyitóernyővel is a tok addig marad zárva, míg a nyitóernyő a szabad légárammal nem találkozik, így biztosítva a megfelelő nyílási sorrendet. A kialakítás tovább csökkenti a főajtóernyőtok behajtogatott térfogatát is a rugó kiküszöbölése révén.

A kézi belobbantás, a kioldókkal társulóktól (elgörbült tuskék, rosszul elhelyezett fogantyúk, elejtett kioldók) eltérő problémákat vet fel, új rendellenességek képében: a nyitóernyő vontatódást. 1976 és 1980 között kézi belobbantású nyitóernyők 30 halálos kimenetelű balesetben játszottak szerepet. Az esetek több mint felében a vontatódó nyitóernyő volt a tettes. A nyitóernyő vontatódás azt jelenti, a nyitóernyő ugyan kint van a légáramban, de bizonyos okokból kifolyólag a túske- és záró szerkezet, mely a tokot zárva tartja, beszorult.

Jobbulások

A korai nyitóernyő vontatódások csaknem mindegyike az ugró hibájából fakadt – a csatolótag rossz hajtogatása, vagy rossz elvezetése, elmulasztott túske ellenőrzéssel bonyolítva. A gyártók ennek ellenére jobb megoldásokat kutattak. A zseb elhelyezése a haspántról a tok hátlapjára és a combhevederekre került. Műanyag merevítők akadályozták meg az ugrót abban, hogy a hevederet a csatolótag köré tekerjék a felszerelés felöltésekor. Már 1982-ben, de különösen később, az ugrók felfedezték a tok aljára erősítés módszerét, ami teljesen megoldotta a gondot.

Minden egyes elhelyezési módnak meg vannak a maga előnyei és hátrányai. Még a tok aljára erősítések (BOC) sem tökéletes kézi belobbantású rendszerek. Semmi sem küszöböli ki a nyitóernyő vontatódásos rendellenességet.

Idővel a rendszerre nézve különféle tökéletesítéseket dolgoztak ki a nyitóernyő vontatódás valószínűségének csökkentése felé. Például mindenki megegyezni látszik a rozsdamentes acél görbe tuskét illetően, noha maga az ejtőernyős felszerelés maradt a korábbi változatoknál. Azoknál a felszereléseken, melyeken az oldalsó borítólappokat egy kicsi tépőzár darabbal zárják le, az ugróknak nem szabad elfelejteniük, hogy az csatolótagon egy kis lazaságot hagyjanak a lezáró túske fölött.

Azonban van egy találmány, ami drámai módon fokozza a nyitóernyő vontatódás esélyét, és ez a „kiölő-zsinóros” összeroskasztható nyitóernyő. Ha az ugró nem húzta fel a nyitóernyőt, az haszontalanul fog mögötte vonszolódni. Az összeroskasztható nyitóernyő nagy erővel ébresztett vitát arról, mi a teendő egy nyitóernyő vontatódás esetén.

Elágazás egy rossz úton.

A nyitóernyő vontatódásnak két típusa létezik: Egyik, ha a tok nem nyílik meg - mindegy hogy hogyan – tipikus esetben rosszul vezetett csatolótag vagy levált csatolótag-túske miatt – és másik, ha csak a súrlódás tartja zárva a tokot, de az idő ketyeg.

Az első esetben annál a bizonyos tokzáródásnál, az egyetlen megoldás ha laposan kifejűdvé és stabilan maradunk, és meghúzzuk a tartalékejtőernyő kioldót. A leoldó fogantyú meghúzása csak a háromgyűrűs rögzítésnél oldja fel a felszakadó hevedereket. Mivel sosem jelentenek ható-

erőt, a leoldás csupán időpazarlás ha a tok zárt állapotban van. A korábbi felszereléseken és bizonyos korabeli kialakításoknál a felszakadók leoldása, az össze-vissza csapkodást és a tartalékejtőernyő nyílás megzavarását tette számukra lehetővé.

A második típust, a súrlódásos záródású vontatódó nyitóernyőt kopott nyitóernyő, nem megfelelően felszerelt gumiköteles (rugalmas középzsínór) nyitóernyő, összezsomósodott nyitóernyő vagy – leggyakrabban – fel nem húzott, összeomlott kiülő-zsínóros nyitóernyő okozhatja.

Ebben a helyzetben az egyetlen egy dolog, ami megakadályozza a főejtőernyőt a kinyílásban, a nyitóernyőn ébredő nem kellő mértékű légellenállás. A tartalékejtőernyő belobbantása elég lazulást idézhet elő a tokon ahhoz, hogy a főejtőernyő lezárótüskéje szabaddá váljon.

A legtöbb szerelésen a tartalékejtőernyő- és főejtőernyőtökök egy középső borítólapon osztoznak, és ez alsó tartalékejtőernyő borítólapként és felső főejtőernyő borítólapként szolgál. Amikor a mentő-ernyőtök kinyílik, a középső lapon lévő feszültség feloldódik. Ez elég lehet ahhoz, hogy meglazuljon a hurok feszessége, ami pedig lehetővé teszi a túske számára a szabaddá válást, és elindítja a főejtőernyő nyílását. S ekkor, verseny formálódik ki az égbolt irányában, mindkét ejtőernyő számára.

Melyik fog győzni? Az eredmény döntetlen lesz-e, és két kinyílt kupolával valamint a döntések egy egészen új készletével ajándékozzák-e meg az embert? Össze fognak-e akadni, mikor kinyílnak? Ilyenkor nem lenne jobb mindkettő, a lehető legtöbb légellenás érdekében, még az ugróra legyen csatolva?

Az USPA válasza

Az Ejtőernyős Információs Kézikönyv, 4.18.B. Szakasza azt javasolja, teljes rendellenesség-nél, az ugró leoldás nélkül nyisson tartalékejtőernyőt. A kézikönyv meghatározása a teljes rendellenességre vonatkozóan annyit jelent, hogy „semmi sem nyílik ki”, az összes nyitóernyő vontatódást ebbe a kategóriába helyezi. Ez az irányelv arra az elméletre alapul, hogy egyetlen kinyílt ejtőernyő nélkül a leoldás csak időpazarlás.

A nyitóernyő vontatódás első típusa esetére – a reménytelen eset – az Információs Kézikönyv csaknem golyóálló megoldást javasol. A második forgatókönyv, egyeseket kissé idegesebbé tesz. Ismételt, az az ugró, aki nyitóernyő **vontatódást tapasztal, nem tudhatja még, milyen fajta is az, csak később.** Természetesen még a főejtőernyő tartalékejtőernyő összegabalyodás is több reményt nyújt annál, mint úgy földetérni, hogy a leoldó fogantyút ugyan kihúzták, de a tartalékejtőernyő fogantyú használatlanul nyugszik a zsebben. És az elmúlt évek halálos balesetei azt mutatják, hogy ez túl gyakran fordul elő. **Miközben a főejtőernyő-tartalékejtőernyő összeakadások a halálos balesetek egy bizonyos részéért felelősek, a nyitóernyő vontatódásos rendellenességek ugyanakkor nem voltak azok.**

Egy másik szempont

Egyes tapasztalt ejtőernyősök a főejtőernyő leoldását részesítik előnyben, mielőtt tartalékejtőernyőjüket, nyitóernyő vontatódásba küldenék. Azok, akik összeroszkasztható nyitóernyőket használnak, vagy annak kockázatát hajszolják, hogy elfelejtik felhúzni nyitóernyőjüket vagy azt, hogy csak félig húzzák fel. Többen aggódnak inkább a két kint lévő ejtőernyő miatt, mintsem inkább az alacsonyabb magasságon történő tartalékejtőernyő nyílás végett - némelyek viszont inkább a főejtőernyő leoldásával járó plussz másodperceket részesítik előnyben.

A főejtőernyő-tartalékejtőernyő összegabalyodás gondolata sok ejtőernyőst tart ébren éjjelente. De először a leoldó fogantyú meghúzása szükségszerűen elejét veszi a főejtőernyő-tartalékejtőernyő összegabalyodásnak?

A floridai Sykdive DeLand-nál az oktatók, a „The Relative Workshop”, saját Student Vectro hevederzet-tok rendszerük gyártójának és a kézi belobbantás feltalájójának javaslatai szerint oktatnak. A tanulók megtanulják, hogy vontatódó nyitóernyő, vagy bármely más rendellenesség típus esetén mindkét fogantyújukat húzzák meg – mint egy kemény kioldóhúzás megtapasztalásakor, ahol a nyitóernyő (vagy kioldó) elakadása alakul ki.

A „Jézus” tényező

Most, hogy az ejtőernyősök megbízható biztosító készülékekre tudnak szert tenni, hogyan illeszkednek ezek a képbe? Nincs az az ugró, akinek csak a biztosító készülékre szabad bíznia magát. De ha ezt az időben történő tervezett nyitás végrehajtást elősegítő eszközként alkalmazzák, a biztosító készülék ésszerűen befolyásolhatja a személy, vészhelyzetre történő reagálási döntését.

Feltéve, hogy bekapcsolták, feltéve, hogy karbantartották, feltéve, hogy tápegységei jó állapotban vannak, feltéve, hogy helyesen szerelték fel őket, s feltéve, hogy a felszakadó heveder védőborítások, védeni fogják őket attól, aminek majd kiteszik őket egy teljesen rendellenesség kialakulásakor, a biztosító készülék meglete különbséget tehet az egyik vagy mindkét fogantyú meghúzásának eldöntése között. Ha mindez csak a nem időben történő cselekvés kérdése, akkor csupán megfelelően működő biztosító készülék nyújthat segítséget.

Am ahogyan az oktató videó producer Marcus Antebi mondotta, az az ugró, akinek biztosító készüléke megelőzi őt a tartalékejtőernyő nyitásban, földetérés után, vegye le szerelését és adja el, mivel ez egy tiszta üzenetet jelent számára, miszerint az ejtőernyőzést nem neki találták ki.

A tartalékejtőernyő bekötőkötelek egy másik segédeszközt jelentenek, s ez ne alkosson fontos körülményt a teljes rendellenességre vonatkozó eljárásban. A tartalékejtőernyő bekötőkötél a tartalékejtőernyő nyitást, csak a főajtőernyő leoldása után kezdi meg. A főajtőernyő felszakadó heveder és a tartalékejtőernyő kioldó közötti csatlakozásként, ahogy megfeszül, ez húzza meg a tartalékejtőernyő tuskét. Ha a főajtőernyő a hevederzettel együtt marad, akkor a bekötőkötél is úgy tesz.

A Te döntésed

Minden ugrónak döntenie kell még a következő ugrás előtt pontosan arról, hogy mit tegyen vontatódó nyitóernyő esetén. Minden egyes ejtőernyősnek döntenie kell arról is, vajon egy összeroskasztható nyitóernyő révén kapott nagyobb főajtőernyő teljesítmény megéri-e a további kockázatot. Minden egyes ugrónak hajtogatási és nyitási álláspontból kiindulva kell megértenie a kézi belobbantású nyitóernyő működését. Mindenkinek fel kell ismernie azt, hogy minden ugrás előtt egy tuska és csatolótag ellenőrzés alapvető fontosságú, ha kézi belobbantású rendszerrel ugrik.

És egy kis történelem ismerete sem árt: A kézi belobbantású és összeroskasztható nyitóernyőket a legtapasztaltabb ejtőernyősök általi használatra tervezték. Idővel a legkevésbé tapasztaltak is használni kezdték. Egyesek első felszerelésükre összeroskasztható nyitóernyőt tetettek fel. Hamarosan, várható, hogy a kézi belobbantás lesz alkalmazott a legtöbb első ugrásos AFF tanulóknál.

Egy a kézi belobbantású nyitóernyőkről szóló 1981-es decemberi Parachutist cikkben, a szerző Joe Svec ezt írta, „Az ejtőernyősök, akik életüket veszítették miközben főként ilyen rendszereket [kézi belobbantású] használtak, annak eredményeként veszítették életüket, mert elmulasztottak azonnal vészhelyzeti eljáráshoz folyamodni, mikor rendellenességet tapasztaltak.”

Két dolog nem változott 22 évnyi kézi belobbantás után. Egy még mindig lehet vontatódó nyitóernyő. Kettő tudnod kell mit fogsz tenni, és utána csak tedd azt.

Ford.Szuszékos J.

Dr. R. Hoenle: Stresszel és stresszben az oktatásnál

(fallschirm SPORTMAGAZIN, 1998. No.12.)

A DFV (Német Ejtőernyős Szövetség) Wallerfangenben 1998. január 1.-én tartott biztonságtechnikai konferenciáján 272 résztvevő volt. Egyébként a kereken 7000 ugró közül éppen 1000-nek van oktató jogosultsága.

Ezen a rendezvényen Dr. Dietrich Ungerer professzor előadást tartott, aki a bremeni egyetem szenzomotorikus és biztonság tudomány szakértője, "az ejtőernyős ugrók hibás eljárásai különleges helyzetek-

ben" címen, tehát csak valamivel alig több, mint **ötödének az NSZK-ban ejtőernyős oktatással foglalkozóknak**.

Habár egy valóban érdeklődő nem mellőzi az ilyen ismeretek megszerzését, azért Ungerer professzor hozzáférhetővé tette a többi oktató számára is ajánlásait, és ezen a helyen közöljük.

A következőkben felsorolásra kerülő, az oktatásban felhasználható, ajánlások megtalálhatók a "Dr. Friedrich Ungerer prof.: az ejtőernyős ugrók hibás eljárásai különleges helyzetekben" című brosúrában, amelyeket a szerző vagy a kiadó (Blue Sky Edition) szíves hozzájárulása nélkül teszem közzé.

MIT KELL OKTATÓKÉNT TENNI:

- 1) Az összes elsajátítandót nagyon precízen kell átadni. Előfeltétele ennek, hogy az oktató az ismeretek legapróbb részleteiben is otthonosan mozogjon.
- 2) Az ismereteket pontosan megfogalmazva kell közvetíteni.
- 3) Az ismereteket és műveleteket rövid kulcsszavakkal kell jellemezni és megtanítani.
- 4) Az elsajátított műveletek terhelhetőségi stabilitását ellenőrizni kell, azaz olyan "szárazgyakorlatokkal", amelyek egyéb feladatokkal párosulnak, miközben a főfeladatot azok nem befolyásolhatják.
- 5) Az ismereteket és műveleteket az oktató a szó és a gyakorlat párhuzamosságával adja át azért, hogy azok úgy is rögzüljenek. Helytelen, amikor valamely művelet "kidolgozása" hosszas üldögélés közben történik. Így az agy az első észlelt hiba után stresszes állapotba kerül és nem tud továbblépni. Komoly esetben ez halállal is végződhet.
- 6) Az oktatás során használt kifejezéseket konzekvensen meg kell tartani, nem szabad megváltoztatni azokat.
- 7) A már elsajátított vészhelyzeti eljárásokon nem szabad változtatni.
- 8) Az oktatás egységes kifejezésekkel történjen.
- 9) Az összes precízen és egyértelműen elsajátított ismeretet és műveletet be kell sulykolni, három fokozat szerint:
 - ▫ a vészhelyzetek gyors felismerése
 - ▫ gyors döntés a vészhelyzetben
 - ▫ a vészhelyzet gyors megoldása

Ennek háttere: besulykolt ismeretek és műveletek vészhelyzetben olyan időt és erőt takarítanak meg, amelyek szükségesek annak elhárításához.

- 10) A gyors cselekvés érdekében mentálisan gyakorolni kell a felismerő képességet és a mentális cselekvési készséget. Ezért van szükség a precíz kulcsszavakra az oktatás során, amelyet öntudatos módon el kell mélyíteni, azaz a műveleteket automatizálni kell.
- 11) Az oktatás filozófiája olyan legyen, hogy az ejtőernyős ugrást kihívásként fogják fel. Amennyiben fenyegetésként élik meg, akkor ez bénító, negatív stressz = distressz lesz.
- 12) A képzés filozófiája és szituációja averzió mentes legyen, pozitív hangulat uralkodjon. Rossz hangulat és emóciók szintén rögzülnek és azok bénító, distresszes, destabilizáló hatása jól ki-mutatható.

"Az ejtőernyős ugrók hibás eljárásai különleges helyzetekben" című brosúrában szemléletesen és érthetően meg lehet találni a háttérismereteket. Kiadása a DFV-vel közösen történt. A 26 oldalas A5-ös formátumú füzet **minden** ejtőernyős ugró számára nagyon ajánlható.

Ford.: Mándoki B.

NÉMET EJTŐERNYŐS SZÖVETSÉG (DFV) - INFO: Új képzési munkacsoport.

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

Az elmúlt évben újra megválasztott DFV elnökhelyettese, Dieter Kirsch (Häxter), vezetésével a DFV alapítása óta első ízben üléseztek 1999.01.27.-én a Szövetségi Köztársaság különböző tartományainak gyakorlott vezető oktatói.

A munkacsoport tevékenysége, amely csoportot folyamatosan fenn kívánják tartani és szükség szerint évenként, de legalább kétévenként össze kívánják hívni. Az ülések témája a képzés minden területén a képzés- és vizsgakövetelmények átdolgozása és illesztése úgy a tanulóknak, mint az oktatók elvárásaihoz.

A grémium összetételénél a súlypontot az összes képzési mód és iskolák (hivatásszerű és klubszintű) képviselőire helyezték, valamint figyelembe vették a regionális eltérésekből fakadókat is (pl. a keleti tartományokban mások a felszerelésekkel kapcsolatos igények). Közben arra is vigyáztak, hogy a céltudatos munkát akadályozó, túlzottan nagy területet ne fogjanak át.

Természetesen a munkacsoportot nem szabad "zártkörű társaságnak" tekinteni, hanem az összes ejtőernyős oktató, elsősorban az oktatási vezetők felé fennáll annak az igénye, hogy személyes kapcsolatok létesítésével szakterületük tapasztalatait legyenek szívesek és adják át a grémiumnak, vagy írásba juttassák el a DFV irodájához.

Első és legszükségesebb intézkedésként az alábbiakat tartják szükségesnek:

1. (Tanulók) vizsgakérdéseinek átdolgozása:

A szakterületek témavezetői:

MŰSZAKI: Jupp Thomas/Pitt Weber

SZABADESÉS/AERODINAMIKA: Judith Graile/Peer Kroschel

METEOROLÓGIA: Christian Schmid/Helmut Bastuck

SZABADESÉS KÖZBENI ELJÁRÁSOK: Dieter Schwarz/Detlef Hollstein

LÉGI JOG: Helmut Bastuck/Reiner Czogolla

2. Oktatási kézikönyvek (AHB) átdolgozása:

Témavezető Jürgen Mühling

Az oktatási kézikönyvek átdolgozása során a "továbbképzés" fejezetben egységesen alábbi témakörökkel kell foglalkozni, beleértve a követelmények meghatározott szintjét is:

- * formaugrás
- * ugratás
- * kisméretű kupolák kezelése (ellipszis alak)
- * vízre érkezés
- * éjszakai ugrás
- * bemutató ugrások
- * légi szörfözés

A remélhetőleg nem túlzottan becsvágyó célkitűzéseket az új liszenszesek DIN A6-os formátumú kártyán megkapják, hogy tisztában legyenek a többek között a minősítési feltételekkel. A

tanfolyam elvégzése és a sikeres vizsga letétele után (az AHB-ben rögzített) képességek igazolását a tanfolyam vezetője a megfelelő rubrika kitöltésével igazolja. Ezután az illető, amennyiben egy másik ugrató helyen kíván ugrani, akkor a liszensze mellett ezt a kartont is bemutatja, amivel igazolja, hogy alkalmas az adott ugró tevékenység végrehajtására.

Fontos, hogy az ilyen minősítő (pénzbe kerülő) karton megszerzését ne írják elő kötelezően a liszensz mellé, hiszen ehhez módosítani kellene a LuftPersV törvényt és annak irányelveit, hanem egyedül csak azt igazolja, hogy az illető képességei és készségei megfelelnek az országosan egységes szintnek. Ezért a "képességkártya" csak kiegészítője a liszensznek.

3. Az oktatóképzés átdolgozása

Témavezetők: Jürgen Mühling/Frank Carreras

Az oktatók képzésekor a súlypontot az oktatás folyamatának megtervezésére, oktatási kézikönyv elkészítésére (az oktatás vezérfonalának kialakítása), valamint a vizsgakérdésekre és a vizsga lefolyására kell helyezni.

A javaslatok kidolgozására és benyújtására 1999 októberét tűzték ki, így az 1999-es (november) biztonságtechnika értekezleten az átdolgozottak lényeges részeit már be lehetne terjeszteni, és azokat meg lehetne vitatni. Az összes javaslatot össze kell hangolni a társ megbízott DAeC sportrepülőeszközök irodájával, miáltal az egész Németországban egységessé válik.

Ford.: Mándoki B.

Aláírták az új repülőtéri zajvédelmi rendeletet.

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

1999 január 18.-án Trittin miniszter úr aláírta a fent említett rendeletet, miután 1998 novemberében egy, szemben a környezetvédelmi bizottság követelményeivel, még viszonylag moderált és a sportrepülés tekintetében barátságos megfogalmazása a szövetségi tanácshoz benyújtásra került.

Ezzel az előírások 1976-os megfogalmazása, tekintettel a megváltozott műszaki fejlődésre és adottságokra, végre megváltozott (6 évi munka után!!), és helyreállt a repülőterek üzemeltetőinek a jogbiztonsága.

A következőkben röviden összefoglaljuk a rendelet lényeges részeit. Amint a közlönyben (illetve a légügyi értesítőben) megjelenik, akkor a teljes szövegéhez hozzá lehet férni a DFV irodájában.

1.§: Az 1.§ tartalmazza a korlátozott repülőtereken a mozgások maximális számát, és amely 20000-ről 15000-re csökkent. A repülőgépek, motorosvitorlázók és helikopterek mozgásait (fel- és leszállások) 9000 MTOW-ra csökkentették. Az ilyen repülőtereken hétfőtől péntekig 7 óráig, 13 és 15 óra között, naplemente után, továbbá szombaton, vásár- és ünnepnapokon 9 óra előtt és 13 óra után nem szabad iskolakört repülni! Távrepülés zajvédelmi igazolással rendelkező repülőgépekkel végezhető, amennyiben az adott légi jármű 60 percen belül nem tér vissza a felszállás helyére.

2.§: A tartományi légügyi hatóságok további korlátozásokat foganatosíthatnak - de csak kivételes esetben.

3.§: Minden olyan repülőtér, amelyik automatikusan belesik ebbe a kategóriába, vagy a tartományi légügyi hatóság ide sorolta, közzétételre kerül a légügyi értesítőben.

4.§: Minden olyan légi járműre, amelyekre fokozott zajvédelmi előírások vonatkoznak, nem érvényesek az 1.§-ban foglaltak!

* 2000 január 1-e előtt gyártott légcsavaros repülőgépeknek, amelyek teljesítik az alábbi zajhatárokat:

4 dB(A) a VI. fejezet szerinti mérésékor (átrepülés)

5 dB(A) a X. fejezet szerinti mérésékor (felszállás)

2009 december 31-ig érvényes a légi alkalmasságijuk (tehát még 11 évig!)

* 2000-től gyártott légcsvaros repülőgépeknél (és az összes 2010-től!) a zajhatár megnövekedett 7 dB(A)-ra a X. fejezet szerinti mérésnél (felszállás közbeni mérés).

.../3 A fokozott zajkövetelményeknek eleget tevő repülőgépek különleges jelölést viselhetnek (kék angyal).

5.§: Szabálysértések (ismertetésére egy későbbi időpontban kerül sor).

6.§: Átmeneti intézkedések. Több mint 2000 kg MTOW szerinti repülőgépek, hivatásszerűen használt légi járművek, vitorlázót vontató illetve ejtőernyős ugrató repülőgépek szombatonként 2000-ig mentesülnek az 1.§ és 2.§ 2. bekezdés 2a pontja szerinti időbeli korlátozás alól, ha rendelkeznek zajvédelmi igazolással. Amennyiben a repülőgép üzemeltetője/tulajdonosa hitelt érdemlően igazolni tudja, hogy a repülőgépe a fokozott zajvédelmi előírásoknak eleget tesz, akkor a tartományi légügyi hatóság az 1.§ és 2.§ 2. bekezdés 2a pontja szerinti korlátozás alól 4 évre felmentést ad.

Habár a repülőterek ez a zajvédelmi rendelete az általános légi forgalommal szemben a legszigorúbb követelményeket támasztja, és utat mutat az európai nagybani légi forgalom szabályozásának, mégis szerencsésnek tarthatjuk magunkat, hogy az új rendelet nem a környezetvédelmi bizottság rendkívül szigorú követelményeit olvasztotta magába. Annak alapján hétvégeken és ünnepeken gyakorlatilag semmilyen ejtőernyős tevékenységet nem lehetett volna végezni.

Ford.: Mándoki B.

Légijárművek VIZSGÁLATÁNAK RENDELETE. (LuftGerPV) (Érvényes: 1998.08.03.-tól.)

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

2.§ Illetékes helyek

(1) A légi forgalmi engedélyezési rendelet (sport-légijárművek) 1.§ 1. bekezdés 7. pontja szerinti légijárművek légi alkalmassági vizsgálatát a légügyi törvény 30.§ c pontja szerinti megbízottak, egyéb esetekben a szövetségi légügyi hivatal végzi.

(2) Az 1. bekezdés szerinti illetékes helyek a vizsgálatok céljára használhatják:

1. a 9.§ meghatározása szerinti mintavizsgáló (típus-) fejlesztő üzemeket;

2. a 9.§ és a 10. fejezet 3.3 pontja meghatározása szerinti minőségvizsgáló rendszerrel rendelkező gyártó üzemeket, amelyek a 13.§ szerint karbantartást végző üzemnek, a 18.§ szerinti repüléstechnikai üzemnek, vagy a 19.§ szerinti gyártó üzemnek számítanak. A vizsgálatok végzésére jogosult üzemek a rájuk átruházott vizsgálatok körét, azok végzésére engedélyezett eljárásokkal végezhetik.

6.§ Más helyek karbantartási igazolásának elismerése

(1) Német forgalmi engedéllyel rendelkező légijármű külföldön és az ottani vizsgálati előírások szerint végzett karbantartása esetén, amennyiben az ottani előírások a légi alkalmasság tekintetében egyenértékűnek tekinthetők ennek a rendeletnek az előírásaival, akkor a 2.§ 1. bekezdése értelmében az illetékes helyek egyedi esetben vagy általánosan elismerhetik a 11.§ szerinti karbantartás vagy 14.§ szerinti időszakos vizsgálat elvégzésének külföldi igazolását.

(2) A légi forgalmi engedélyezési rendelet szerint jóváhagyott típus szerint gyártott légijárművek karbantartását, amennyiben nem szükséges hozzá forgalmi engedély, az 1. bekezdés szerint kell végezni.

(3) A karbantartást csak azután szabad megkezdeni, ha az utoljára elvégzett karbantartások 1. és 2. bekezdés szerinti igazolásai bemutatásra kerülnek. Az igazolásokat korlátozással is ki lehet adni, azaz feltételekhez és időkorláthoz lehet kötni. Az igazolás visszavonható, ha a kiadás feltételeinek átmenetileg nem tesznek eleget, vagy a feltételeket nem tartják be. (4)...(5)

7.§ Kisüzemek engedélyezése

(1) A 2.§ 1. bekezdése szerinti illetékes hely olyan kisüzem is lehet, ahol léggépjárműveket fejlesztenek és gyártanak, karbantartanak vagy átalakítanak, de csak részben tesznek eleget a vizsgálatok elvégzéséhez szükséges feltételeknek. A 2.§ 2. bekezdése szerinti üzem engedélyezhető, kialakításának költségességének elkerülése érdekében, amennyiben bizonyítható, hogy ennek ellenére a léggépjárművek vizsgálatának előírászerű végrehajtása lehetséges.

(2) Az engedélyt korlátozással is ki lehet adni, azaz feltételekhez és időkorláthoz lehet kötni. Az engedélyt vissza lehet vonni, ha a kiadás feltételeinek átmenetileg nem tesznek eleget, a feltételeket nem tartják be, vagy a vizsgálatot szabályellenesen végzik.

8.§ A mintakészülék hiányosságainak megszüntetése

(1) Amennyiben az engedélyezett léggépjármű vizsgálata során olyan hiányosságokat tapasztalnak, amelyek befolyásolják a légi alkalmasságot, akkor a 2.§ 1. bekezdése szerinti illetékes hely elrendelheti a légi alkalmasság helyreállításához szükséges intézkedések megtételét.

(2) Az engedélyezett minta alapján gyártott készülék hiányosságainak megszüntetése után a minta engedélyezését végző helynek meg kell küldeni az elvégzettekről készült műszaki bizonylatokat, valamint kérésre a karbantartó helynek és az üzemeltetőnek is ki kell adni.

10.§ Sport-léggépjármű

(1) A mintavizsgálat során ellenőrzik, hogy az eleget tesz-e a léggépjárművek építési előírásainak, vannak-e olyan tulajdonságai, amelyek hátrányosan befolyásolnák biztonságos használatát. Továbbá megvizsgálják a gyártási dokumentációkat, mennyiben tartalmazzák azokat az adatokat, amelyek szükségesek a léggépjármű minta, valamint a minta alapján épített léggépjárműök karbantartásának, javításának elvégzéséhez és a biztonságos üzemeltetéshez.

(2) A légi forgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízottak határozzák meg, hogy a kezelési utasítás mely rész igényel változtatást, és igényelheti, hogy a nem motoros hajtású léggépjármű mintájának és annak alapján azt sorozatban gyártója egyéb bizonylatok területén is folyamatosan rendelkezésére álljon.

(3) A darabvizsgálat során ellenőrzik a gyártott léggépjármű és az engedélyezett minta azonosságát és légi alkalmasságát, a kezelési utasítás meglétét, az engedélyezetttel való megfelelést, a típusigazolás eredetiségét, valamint a felsoroltak előírászerűségét. A légi forgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízott dönti el, hogy a darabvizsgálatot maga végzi el, vagy a 7. pont szerinti helyet bízza meg vele.

(4) Egy sport-léggépjármű előírászerű darabvizsgálatának megtörténtét UL-nél igazolvány, függővitörlázóknál és siklóejtőernyőknél igazoló plakett kiadásával, ejtőernyőknél bélyegzéssel igazolják. Ezek tartalmazzák légi alkalmasság tényét, és a hozzá tartozó adatlap adataival való azonosságot.

(5) Amatőr készítésű léggépjármű vizsgálatát a légiforgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízott a vizsgálat jellegét és körét egyedileg határozza meg.

(6) Amennyiben az engedélyezett minta szerint gyártott léggépjárművön változtatásokat nem a 3. pont által meghatározott helyen végzik, akkor a 3. pont szerinti gyártó hely a légi forgalmi törvény 31.§ c pontja által megbízott kívánságára a változtatások dokumentumait véleményezésre át kell adni.

(7) A légi forgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízott akkor engedélyezheti egy gyártó hely számára a darabvizsgálat végzését, ha az eleget tesz a vizsgálat végzéséhez szükséges mű-

szaki, személyi és szervezési feltételeknek. A vizsgáló üzemnek a vizsgálat elvégzése után a légi forgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízott által átadott plakettet vagy bélyegzést tartós módon kell a légijárműre felvinni. A 18.§ 2-4. pontjait és a 19.§ 5. pontját megfelelően figyelembe kell venni.

15.§ Időszakos vizsgálat

(1) Az engedélyezett légijárműveket 12 hónaponként átfogó vizsgálat alá kell vetni, tekintettel annak légialkalmasságára, valamint az adatlap szerinti egyezésre (időszaki vizsga). Motor nélküli sportlégijárműveknél az időszaki vizsgát 24 hónaponként kell végezni.

(2) A 2.§ 1. pontja szerinti illetékes hely a gyártási vagy műszaki fejlődés következtében az 1. ponttól eltérő időtartamot is megállapíthat, és egyedi esetekben kisebb hosszabbítást is engedélyezhet. A légi forgalmi törvény 31.§ c pontja szerinti megbízott megalapozott esetekben a sportlégijárművek egyes részeire, továbbá mentő- és vontatókészülékekre egyedileg vagy általánosan felmentést adhat az időszaki vizsga alól.

20.§ Az utóvizsga dokumentálása

(1) Az illetékes helyen a 15.§ 1. bekezdése szerinti időszaki, javítás utáni, nagyjavítás és a 16.§ 2. bekezdése szerinti változtatások utáni, valamint a 17.§ szerinti átfogó vizsgálat elvégzését függővitorlázókra és siklóejtőernyő sporteszközöknél tartós bélyegzéssel kell igazolni. Az időszaki vizsgaigazolásban és a bélyegzésben a légi alkalmasság és a hozzá tartozó adatlap adatai azonosak legyenek.

(2) Az időszaki vizsga igazolását a 2.§ 1. bekezdése szerinti illetékes hely adja ki. Továbbá kiadásra kerül a légi jármű üzemi jele. Üzemelés közben a mindkét dokumentumnak bemutatónak kell lenni.

Ford.: Mándoki B.

Szabályok értelemmel

(Parachutist, 1998, No.7)

Két évvel ezelőtt, amikor egy FAA felügyelő azzal fenyegetett, hogy nem ad további felhatalmazást a körzetében bemutató ugrásra, az ejtőernyősök szövetsége már tudta, hogy cselekednie kell - még pedig hamarosan - az összes ejtőernyős érdekében.

Az bemutatóugrással kapcsolatos új követelményeket illetően a félreinformáltság idézett elő ellenkezést az ejtőernyős közösségekben. Az a hirdetés, amely a Skydiving magazin májusi számában jelent meg, jól reprezentálja az új szabályokkal kapcsolatos félreértéseket:

Ma már a bemutató ejtőernyős ugrások - a hivatásos ejtőernyős minősítéssel rendelkezők kivételével - illegálisak.

Az USPA vezetősége, együtt az FAA tisztségviselőkkel, lényegében megtiltotta a bemutató ugrásokat - minden PRO minősítéssel nem rendelkező ejtőernyős számára.

Csak PRO (hivatásos) minősítésű ejtőernyősök kapnak engedélyt a jövőben, stadionokba, parkolóhelyekre, parkokba, rodeopályákra, stb. végrehajtandó ugrásokra. A "D" jogosítvánnyal rendelkezők - ha PRO minősítésük nincsen - kapnak majd engedélyt "demo" ejtőernyőzésre, de csak 11 futballpályányinál nem kisebb méretű területekre érkezéssel.

Úgy érezzük, hogy az USPA vezetősége túl messzire ment. Az USPA rendeltetése az ejtőernyősök jogaiért harcolni. Megbüntetni több mint 32000 tagot olyan balesetekért, melyet egy maroknyi felelőtlen ejtőernyős okozott, morálisan és etikailag is helytelen. A vétkeseket kell megbüntetni és nem az ártatlanokat.

Ezen kívül semmi kétség affelől, hogy az a tény, miszerint a FAA előírások arra kényszerítik az ejtőernyősöket, hogy éves díjakat fizessenek egy magánszervezetnek (az USPA-nak) a PRO minősítés ellenében, törvénytelen dolog.

Feljegyzéseinkben 34 éves biztonságos közösségszolgálati bemutató ugrások támasztják alá lépésünket. Nem fogjuk engedni, hogy férevezetett bolondok ideiglenes rendszere az USPA központjában rontson el

dolgokat mindenki számára. Aki ezzel egyetért, lépjen velünk kapcsolatba most. Magunkra vállaljuk egy vadonatúj koláció szervezését és vezetését a visszavágó harc érdekében. Csatlakozatok hozzánk.

KANSAS ÁLLAMI EGYETEMI EJTŐERNYŐS KLUB,

Tevékenységek központ,

KSU Diák Unió

Manhattan, KS 66506.

Az ejtőernyősök szerencséjére az FAA rászokott arra, hogy valahányszor az ejtőernyőzés túl sok helytelen figyelmet kap, felhívja az USPA-t. Legutóbb ez akkor történt, amikor három különböző ejtőernyős szállítógép baleseténél az FAA nyomozói döbrentek rá arra, hogy az ejtőernyősök nagymértékben figyelmen kívül hagyják a biztonsági övek használatára vonatkozó előírásokat.

Ekkor az USPA cselekedett. Masszív kampány indult be a Parachutist-ban és a Skydivers Information Manual-ban (Ejtőernyősök kézikönyve) indukált valóságos viselkedésváltozásokat, az ejtőernyősök között. Biztonsági öveket szereltek a gépekbe és az ugrók viselték is azokat. Miközben az egymást követő repülőgépek lezuhanásokat vizsgáltak, az NTSB megállapította, hogy az ejtőernyősök igenis használták a biztonsági öveket és ez a tény, valóban csökkentette a sérülések mennyiségét és életet mentett. Ezekből a találkozásból tanulta meg az FAA, hogy ha az USPA felszólal, az ejtőernyősök felfigyelnek rá. Ahelyett, hogy újabb előírásokat születtek volna, az FAA úgy döntött, hogy békében hagy bennünket.

Új helyzet.

Ez alkalommal a problémát az ejtőernyős bemutatókon, az ejtőernyősök által okozott zűrzavarok jelentik. Lásd az alábbi példákat:

1993 November: Miközben négy karácsonyi díszbe öltözött ejtőernyős kezdett közeledni egy ünneplő tömeghez, a földi személyzet nem tudta visszatartani a földetérési területre berohanó embereket. Ekkor, egy több mint 5000 ugrásos ejtőernyős összeütközött az egyik nézővel, aki akkor elutasította az orvosi ellátást.

1994 Április: Egy idősödő "D"-jogosítványos ejtőernyős hétköznapi bemutatót hajtott végre egy szabályos ugróterületen, háborús veteránokból álló különleges nézőközönség előtt. Nyitáskor stabilitási problémái támadnak, aminek alacsony ejtőernyő nyitás és súlyos zsinórcsavarodás az eredménye. Megzavarodva, nem irányított földetérést hajtott végre egy közeli mezőgazdasági területre, ahol kisebb sérülésekkel és haragos farmerrel, de megússza a dolgot. (Ez az ejtőernyős később, egy egyébként rutinszerű ugrás közben elkövetett személyes hibák miatt veszítette életét).

1994 Június: Miközben egy parkolóba érkezéshez folytatta rárepülését, több mint 1500 ugrással egy "D" jogosítványos személy vágja alatta lengedező füstölőjét egy ott parkoló személygépkocsiba.

1996 Március: Egy légbemutató résztvevő ejtőernyős túl alacsonyan hajtott végre fordulót és életét veszti a légbemutató közönsége előtt.

1996 Június: Jóval a célterülettől távoli elugratás eredményeképpen, nagy légbemutató csapat egyik tagja beütközik egy a magas a fű által rejtett tárgyba. Belehal az ütközésbe, két társa pedig egy közeli folyóba érkezik.

1996 Július: Miután rosszul ítélte meg rárepülését egy stadionba érkezéshez, az ugró vésszen alacsonyan fordul. Kórházba szállítás közben meghal.

1996 Október: Egyik ejtőernyős összeütközik saját személyzetének egyik tagjával stadionba ugrás alkalmával. Az ejtőernyős megsérül, a földi kisegítő életét veszti.

1996 December: Mérsékelt szeles időben, nem hivatalos bemutatócsapat négy tagja megkísérel, egy 60x60 m területű három oldalán három, négyemeletes épületekkel körülvett parkolóba érkezni. Az egyik "előadó" - akinek csak 350 ugrása volt, rosszul számítja ki a lefelé tartó légáramlást és nézők közé érkezik. Beütközik egy nézőbe, aki nekibukik egy másiknak, aki egy-

éves gyermeket tart a karján. A babát leejtik és az koponyatörést szenved. Az ejtőernyős elismeri, hogy olyan viszonyok közé került, melyek meghaladták saját és felszerelése képességeit.

Szintén 1996-ban: Egy ugróterület tulajdonos helytelenül veszi fel a vízi életmentő felszerelését egy tengerparti bemutató alkalmával. Észre sem veszi, hogy vonszolódó nyitóernyőjét és kinyílt ejtőernyő nélkül csapódik a tengerpartra.

1997 Július: Több száz ugrásos, de csak "A" jogosítvánnyal rendelkező ejtőernyős úgy határoz, hogy egy rodeotérre ugrik annak ellenére, hogy az adott utasítás szerint a szomszédos nagyobb területre kellett volna érkeznie. Rosszul ítél meg egy alacsony fordulót s nem éli túl a földetérést.

1997 Augusztus: Egy csaknem 1000 ugrásos ejtőernyős közel érkezik egy 150x20 m területű és nézőkkel zsúfolt földetérési terület széléhez. Keményen érkezik és belehemperedik az egyik nézőbe, aki nagyon megijed, de nem éri sérülés. Az ejtőernyős kifícamította a bokáját.

1997 Augusztus: Egy "D" jogosítású, aki alatt füstölő lengedez, túl alacsonyan közelíti meg a nézőket a földetérési terület szélmenti oldalán. A füstölőkosár fejbe vágja az egyik nézőt, aki felbukik és a mentők viszik el. A néző felgyógyul.

1998 Június eleje: Az USPA elkezd vizsgálni egy másik bemutatóról szóló és a bemutató ejtőernyős halálával végződő eseményt. Az 1993-tól 1998-ig vizsgált 14 eseményben szereplő ejtőernyősök közül egyiknek sem volt PRO minősítése. Ugyanebben az időszakban Pro minősítésű személyek bemutató ugrásairól, semmilyen balesetjelentés nem történt.

Ki itt a felelős?

Nyilvánvaló, hogy az FAA sokkal többet tud a repülőgépekről és repülőterekről, mint amennyit az ejtőernyősök szokásairól. Amilyen gyorsan ez a sport halad, olyan nehéz vele lépést tartani. Tehát képzeljünk el egy FAA felügyelőt délnyugaton, akinek több bemutató ejtőernyős balesettel kell foglalkoznia és felülről gyakorolnak nyomást rá, hogy csináljon már valamit. Azt hallja, hogy az új Zéro-P (nulla porozitású) ejtőernyőket használó ejtőernyősök önmaguk és mások gyilkosai. Következmény: a Zéro-P ernyőket kitiltja a bemutatókról.

Igaz, hogy az FAA felügyelő a rossz történetet hallotta. Összeadott kettőt, meg kettőt és eredményül ötöt kapott, De nem állt rendelkezésére semmi más, aminek alapján cselekedhetett volna.

Az USPA másképpen közelíti meg a kérdést annak reményében, hogy ezzel akadályozza meg azt, ami a délnyugaton történt. A szervezet tudja, hogy az ejtőernyősök közül sokan kívánnak bemutató ugrásokon részt venni. És a szervezet hiszi, hogy a megfelelően tájékoztatott és kiképzett ejtőernyősök biztonságosan végre is tudják ezeket hajtani mindanyunk hasznára.

"PRO" minősítés

1984-es "fogantatása" óta örvendnek a PRO minősítésnek azok, akik rendelkeznek vele, és szidják azok, akik nem. Az FAA "Field Inspector Handbook" (területi FAA felügyelői kézikönyv) azt mondja, hogy az igazgató felkérheti az ejtőernyőst arra, hogy mutasson fel kielégítő teljesítményt, mielőtt tömeg előtti bemutató ugrásokra ad ki számára engedélyt.

Amit az FAA látni akarhat és amit kielégítő teljesítménynek fogad el, az függ az illető felügyelő személyiségétől, s ezt csak találgatni lehet. Ezért az USPA együttműködött az FAA-val a PRO Exhibition Rating (Hivatásos Bemutató Minősítés) mint a követelményeknek megfelelés alternatíva eszközének, kialakításában.

Ahelyett, hogy az ejtőernyős beütemezzen egy ugrást, vagy ugrások sorozatát az FAA felügyelő számára, végrehajt tíz állvamaradó földetérést a céltól számított ötméteres körzeten belül, egy tanúskodó és aláíró/igazoló szemtanúként működő Országos, vagy Regionális USPA igazgató, egy Biztonsági és Képzési Tanácsadó, Oktató/Vizsgáztató, vagy FAI-minősítésű versenybíró előtt. Az USPA hivatalnokról hamarabb elképzelhető, hogy eljön az ugróterületre. Képzeljük el,

mivel jár egy FAA hivatalnok meghívása az ugróterületre egy jó időjárású napon csak azért, hogy a "vizsgázót" ugrani lássa.

A PRO minősítésű ejtőernyős, akkor ismeri fel minősítésének értékét, amikor az FAA-tól kér engedélyt bemutató ugrásra. A PRO minősítés nem mindig szükséges, de az biztos, hogy jól "olajozza" az utat. És az FAA elismeri a PRO minősítést.

Változó idők.

Az első PRO minősítés óta azonban sok minden megváltozott az ejtőernyő kupolák körül. Manapság még a többszáz ugrásos ejtőernyősök is még csak tanulják, hogy miképpen kell kezelni a napjainkban vásárolható nagyobb képességű és gyorsabb kupolákat. Napjainkban már nem sok ejtőernyős vevő a függőleges megközelítésre, a süllyedő kupolákra, melyeket szinte kizárólagosan csak bemutatókon láthatók. Egy gyors, laposan sikló, zero porozitású kupolával, magas akadályokkal és az emberekkel körülvevett kis területre érkezés módjának kidolgozása túl nehéznek bizonyul az átlagos "C" jogosítványú ejtőernyős számára. Kevés felelősen gondolkodó személy vitatja ezt a tényt és az USPA általi plusz ajánlások a "D" jogosítvány megszerzéséhez, melynek birtokában bemutató ugrások végezhetők, úgy tűnik minimális ellenállással nyertek elfogadást.

A PRO minősítéssel nem rendelkező ugrók közül nincsenek ilyen sokan meggyőződve a bemutató ugrásokra vonatkozó új szabályok, ajánlások, és osztályozások helyességének némelyikéről. Aggodalmaik érvényessége helyesnek tűnik, amíg teljesen meg nem értik a változásokat.

Az USPA "PRO minősítése" 2-es szintű területekre történő bemutató ugrásokra vonatkozóan ma már az USPA Alapvető Biztonsági Követelményeinek (BSR) részét képezik.

Bár ez egy új BSR, az USPA szervezeti politikában nem új, hanem tovább kodifikálja az Ejtőernyős Kézikönyv 9-4 Szakasz nyelvezetét, mely éveken át így szólt: "PRO Minősítés szükséges olyan területekre ugráshoz, amelyekre az FAA 2-es szintre (level 2) vonatkozó meghatározása illik". Ez mindvégig fennálló egyezség volt az ejtőernyősök és a FAA között, ám nem volt túl erőszakosan kikényszerítve.

Ma már meghatározottak a különböző földterési terület nagyságok.

Némi zavar keletkezett, amikor az USPA újravizsgálta azt a kérdést, hogy miből is áll a #1-es és a #2-es szintű földterési terület. Sem az USPA, sem az FAA nem tudta feljegyzéseit azokról az eredeti megbeszélésekről felmutatni, melyeken a PRO minősítések kialakításra kerültek. Szerencsére az FAA USPA javaslatot kért ahelyett, hogy a földterési területeket határozta volna meg inkább.

Nyílt terület, ehhez "D" jogosítvány ajánlott: Olyan terület, amely összesen legalább 46500 m² (kb 215x215 m-es) nagyságú, s amely lehetővé teszi az ejtőernyősök számára, hogy nézők tömege felett legalább 75 m magasságban repüljenek el és azoktól legalább 30 m távolságban érhessenek földet.

Ez a meghatározás felöleli a legtöbb olyan parkban, nyílt területen szervezett eseményt, amelyeken bőven vannak jó földterési területek arra az esetre, ha valami történne. Nem írja elő, hogy az egész terület tiszta és üres legyen az egész területen, csupán csak megköveteli, hogy 46500 m²-nyi szabad terület álljon rendelkezésére a "D" jogosítású ejtőernyősnek, hogy biztonságosan érhesse le, távolabb a tömegtől. Egy ilyen nyílt terepre érkezésnél, lehetnek épületek és fák is, ha ésszerű nagyságú földterési terek közöttük.

A nyílt-terepi bemutató ugráshoz nem szükséges külön FAA engedély.

#1-es szint ("D" jogosítvány ajánlott) FAA engedély szükséges. (légcélszerű fő- és tartalékejtőernyő ajánlott): Ez olyan terület mely összesen legalább 23250 m²-nyi területet biztosít ahhoz, hogy az ejtőernyősök legalább 75 m magasságban repüljenek el a közönség felett és azoktól legalább 15 m távolságban érhessenek le. A #1-es szintű terület, lehet a nyílt terep fele. Ismét nem követelmény, hogy az egész terület tiszta és üres legyen a teljes területen, csupán csak azt

követeli meg, hogy ekkora szabad terület álljon rendelkezésére a "D" jogosítványú ejtőernyős számára ahhoz, hogy a nézők tömegétől legalább 15 m távolságban biztonságosan érhessenek le.

Mivel itt szorosabb a földterési terület, az FAA ad ki engedély. Ez a No.7711-1-es úrlapon történik. (a jogosítás igénylése a No. 7711-2-es számú úrlapon történik.)

#2-es szint (PRO minősítés szükséges, FAA engedély kell, légcellás fő- és tartalékejtőernyő kell). Ez egy 23250 m²-nél kisebb összes földterési terület, mely hozzáférhető a PRO minősítésű ejtőernyős számára, de van legalább 21x21 m-es térség, melyben az ejtőernyős legalább 15 m magasban repülhet a nézők felett és azoktól legalább 5 m távolságban érkezhetsz le. (15 m egy magas pozna magassága 5 m egy személygépkocsi hossza).

Nyilvánvaló okok miatt, minden sportpálya #2-es szintű terület. Sportpályának tekintendő minden olyan atlétikai terület, melyet a nézőközönség lelátói (magas szerkezetek) legalább két oldalon fogják közre. Egy sportpályán (stadionban) nem lehet például magas drótkerítéssel körbezárt négyszögletes tér, néhánylépcsős padsor amely az első és harmadik "baseline" alapvonal mentén fut. Tipikusan ezek nem fogják körül a pályát. Az új szabályok nem akadályozzák meg szükségszerűen, hogy PRO minősítéssel nem rendelkező "D" jogosítványú ejtőernyősök bizonyos atlétikai játékok területére ugorjanak. A földterési terület nagysága és konfigurációja határozza meg annak ejtőernyős földterési szempontból történő szintbesorolását. Ezt a besorolást egy Biztonsági és Kiképzési Tanácsadó vagy Oktató/Vizsgáztató végzi (akit mindig értesíteni kell mindenféle bemutató tervezett ejtőernyőzésről).

Az USPA emelte a PRO minősítés megszerzéséhez szükséges tudásbeli és jártassági követelményeket.

Az 1993-98-ig időszak baleseteit tartalmazó felsorolásokban a hiba okait, az oktatás és képzés hiánya, illetve elégtelensége eredményezte. A PRO minősítés magja mindig is a célbaugrási követelmények voltak, az új minősítés azonban megköveteli a zászlókkal, vagy füstölőkkel való ejtőernyőzésben szerzett képzést, a földi kisegítő személyzet és tömegkezelési tapasztalatokat, valamint a iskolázottságot az FAA-val való koordinálás területén. Az új PRO minősítésű ejtőernyősök jobban fel lesznek készítve bemutatók végrehajtására és arra, hogy tanácsot adjanak nem PRO minősítésű személyeknek azon komplikációk soráról, melyekkel igen gyakran járnak a bemutatóugrások.

Szigorúan üzlet

A bemutatóugrás, szigorúan üzlet. Ehhez elengedhetetlen az előzetes tervezés és a szórakozás, szórakoztatás mellett más oka is van az ejtőernyős ugrásnak. Bemutatókkal igen gyakran jár együtt az előadás kényszere még akkor is, ha a körülmények éppen nem tökéletesek. Emberek - ejtőernyősök és nézők egyaránt - halnak meg néha, ha valami rosszul megy. Ezt az eseményjelentések jól igazolják.

Két dolog is bekövetkezhet az új szabályok, ajánlások és definíciók ellenére is.

Egy: különleges körülmények közötti ugrásokat végrehajtó ejtőernyősök kérhetnek felmentést az Alapvető Biztonsági Követelmények alól, ami a #2-es szintű bemutató ugráshoz előírja a PRO minősítést. Ehhez a folyamathoz szükség van az USPA regionális igazgatójának támogatására, aki benyújthatja a felmentési kérelmet az USPA Executive Committee-hez (végrehajtó bizottsághoz). A végrehajtó bizottság, a szövetség két évenként megtartott ülése között intézkedhet. Az USPA által kiadott felmentés azonban esetleg nem elégíti ki az FAA-t. Végül is az FAA igazgató dönt arról, hogy mit érez biztonságosnak a bemutatóugrást illetően.

Kettő: vannak ejtőernyősök, akik fittyet hánynak a kötelező bölcsességnek és nem törődnek a szabályokkal. A bemutató ugrások eseménylistája ismerteti azok történeteit, akik így viselkedtek, és azokat az árakat amit helytelen döntéseikért fizettek.

Az USPA reméli, hogy új oktatási és kiképzési programja fokozni fogja azt a tudatosságot, melyre az ejtőernyősöknek szükségük van ahhoz, hogy bemutató ugrásaikat a maguk és nézőik szempontjából is biztonságosan hajtsák végre. Ismerve, mit követelnek a bemutatóugrások és mi

minden mehet rosszul, a bemutatókat előadó ejtőernyősök is jobb pillanatnyi döntéseket hozhatnak mindannyiunk hasznára.

Ford.:Szuszékos J.

Kedves "bemutató közösségek"

(fallschirm SPORTMAGAZIN, 199.No.1.)

... köztársaságunkban történt, súlyos következményekkel járó balesetek ellenére még mindig akadnak néhányan, akik nem fogták fel: a bemutató ugrás nem "gyerekjáték"!

A legutóbb is nagyon csodálkoztam, amikor meghívtak egy bemutató ugrásra, de sem a terep előkészítése, sem egyéb ötletek szóba sem kerültek. Rövid mérlegelés után arra gondoltam, hogy feladatom lenne a törvény "meghosszabbított kezeként" fellépni a helyszínen, azaz "szervezőként" közvetlenül az Elbánál lévő nehéz terepen, ahol már tíz éve működik egy légi cirkususz.

Oly hosszú idő után kb. 400 ugrással a hátam mögött és majdnem semmi bemutató tapasztalattal, feltehetőleg inkább csak zavarnám őket. Azonban éppen ez tett eltökéltté, arra gondolva, hogy az ott szereplő nem túl nagy számú, gyakorlott bemutató ugró között én is szert tehetek némi tapasztalatra.

Telefonon történ érdeklődésem során gyorsan kiderült, hogy a négy főből álló csapat tagjai közül csak egy felel meg az engedélyezés feltételeinek!

Saját egyesületében mindenki nagyon jónak tartja, ha az ember "felelős ugratásvezetőként" tevékenykedik valamilyen hazai rendezvényen, csak nem szabad az előírásokat tudatosan megszegni.

Már kezdetben gyanakvó voltam, emlékezve a múltban történetekre, némi emberismerettel is felvértezve, megbeszélést kezdeményeztem a klub vezetőjével, beleértve a határidőt is.

A terep már ki volt jelölve, hozzá a mérete még csökkentve is. A terep engedélyokiratában az új ugróhely fokozott nehézségüként volt jellemezve, amely növelt feltételeket támasztott az ugrókkal szemben.

Szélirányjelzők és szélsebességmérők nem voltak felállítva, a biztosító földi csapat kijelölése nem történt meg. A légiforgalmi irányítást nem értesítették és a NOTAM sem állt rendelkezésre. Az előírás szerinti vízi mentők ugyan odajöttek az ugrás idejére, de eligazításuk nem történt meg.

Aki ilyen kontár módon végre hajtott bemutatóval emberi életeket veszélyeztet, más baráti ugrókat is meghív ilyenre, nem a legjobbak közé tartozik. Ehhez még hozzá tehető: *aki megszegi az ide vonatkozó előírásokat, az nem a vagányságát bizonyítja, hanem büntetést követ el!*

Felelősségteljesnek tartod azt a "felelős ugratásvezetőt", aki kevés tapasztalattal és ugrásszámmal rendelkezőt meghív egy nehéz bemutatóra, miközben senki nem érdeklődik a felszereléséről, papírjairól, nem tájékoztatják a követelményekről, nem figyelmeztetik, hogy a dolog esetleg a liszenszébe kerülhet. Ezért ha kétségeid vannak, kérd meg az illetékes klub vezetőjét, hogy mutassa meg neked az engedélyeket. Azokban minden lényeges adat megtalálható.

Van azonban néhány olyan fogalom, mint amilyen a "célbaugrás", "célbaugrásra alkalmas ejtőernyő", stb., amely nem mindig egyértelmű. Mert aki egy 95-ös versenykészülékkel veszélyezteti a bemutatóban résztvevőket (már megtörtént!), az megteremti annak a lehetőségét, hogy hamarosan előírják a különböző ugrósúlyokhoz az ejtőernyők típusát és méretét.

Arról is beszélni kell, hogy ha valaki 400 ugrásából már 300-szor eltalált egy leszállóhelyet és ezt elfogadják az előírt 300 célbaugrásnak, az az előírások megsértésének számít.

A légiforgalmi irányítás nem csak a légteret engedélyező szervezet, hanem része a "bemutató csapatnak", és joga van az informálódni arról, mi történik, még akkor is, ha ez az iratok szerint a mi NOTAM-unkra tartozik. Éppen ezekben vannak rögzítve a feltételek és korlátozások és

az ügyeletes nem tarthat minden NOTAM-ot a fejében, hiszen a feladata a légtér rendjének figyelése. Tehát nekünk kell időben felvenni vele a kapcsolatot és megbeszélni a dolgot! Meg kell tennünk ezt saját biztonságunk érdekében, még hozzá közvetlenül az első kiugrása előtt.

Továbbá a bemutató minden résztvevőjének legyen tartalékejtőernyőt működtető biztosítókészüléke, elkerülendő a súlyos baleseteket. Aki felelősen nem tud, vagy akar eleget tenni a feltételeknek, az tartsa távol magát a tervezett bemutató ugrásoktól!

Bízva abban, hogy sorainkból "kiszorítjuk" a szabályokat mellőzőket, mielőtt bajunk lenne belőle, mindenkit üdvözlök szívből jövő "Blue sky"-al. - NOBBY-tok

Ford.: Mándoki B.

1998-as változások a légi jogban.

(fallschirm SPORTMAGAZIN, 1999. No.1.)

Légi forgalmi törvény (LuftVG) 11. törvényt módosítása - hatályba lép: 1999. március 1.

Lényeges változások felsorolása a légügyi törvényben.

A LuftVG 20.§-ában a sportrepülő légi járműve hivatásszerű használatára vonatkozó tilalom törölve lett, valamint a LuftVZO 66.§-ában lévő eddigi tilalom is. Ugyancsak megszűnt a LuftVG 20.§-a szerinti tilalom, amely a sportrepülő légi járművek hivatásszerű használatát előzetes engedélyeztetéshez kötötte (eredetileg a szövetségekre vonatkozó előírások alapján).

A megbízottak képviselői a repülőterekre vonatkozóan ugyanolyan ellenőrzési jogosultságot kaptak, mint a hatósági képviselők, LuftVG 29.§, 31.§ c.i.V.m.

A LuftVG 60.§-ában a különleges büntető intézkedéseket törölték a sportrepülő légi járművek hivatásszerű használhatósága miatt. A repülőmodellekkel, függővitorlázókkal és siklóejtőernyőkkel tartott rendezvények engedélyezhetősége a LuftVZO 74.§-a alapján a jövőben az ejtőernyőzésre is érvényes.

A sportrepülő légi járművek vezetőinek adatait a 65.§ értelmében légi jármű vezetők központi nyilvántartásában kell tárolni. A megbízottak saját nyilvántartás vezetésére jogosultak, de kötelesek az adatvédelmi előírásokat betartani.

Valamely légi jármű hiányossága miatt a LuftVO 5.§-a szerint elrendelt felszállási tilalom esetén a sportrepülő légi jármű használatát is fel lehet függeszteni. A kötelezően előírt mintaengedélyeztetési (tipusalkalmassági) kérelem (Németországban ez volt a helyzet) megszűnt. Állami biztosító esetében a LuftVG 31e.§-a értelmében a megbízottakkal szembeni visszkereset összegének felső határát rögzíteni kell. A LuftVG 4.§-a szerinti pilóta jogosítvánnyal kapcsolatban tisztázva lett, hogy azonos jellegű jogosítványból egy személy csak egyfélét kaphat. A LuftVZO 90.§ ff pontjában az eddigi "kirepülés" kifejezés helyett a jövőben "kiutazás" kerül annak következtében, hogy az 58.§ 12. pontja szerinti kibővített szabálysértési tényállapotot sem sportrepülő légi járműnél, stb. sem más szállításnál nem érinti. (Ez német légi járművekkel történő visszautazásra is érvényes). Ezzel analóg módon a LuftVZO 94.§ ff pontja szerint a jövőben a külföldi légi járművek számára is az eddigi "berepülés" helyett "beutazás" kifejezés érvényes, az 58.§ 12. számú pontja alapján, lásd mint fent. Ezen kívül a jövőben érvényes az engedélymentesség vitorlázó repülőgépekre, ballonokra és repülőmodellekre is.

Légügyi engedélyezési rendelet (LuftVZO) 74.§ Repülőrendezvények (engedélyezés)

Légi forgalmi rendelet(LuftVO) 5.§ jelentési kötelezettség; vesd össze még: új 98.09.01.-i (BFU) FIUUG 5a.§ Felszállási tilalom

Légi járművek vizsgálatának rendelete (LuftGerPO) Új! lecserélt (LuftGerPO)
Repülőbaleset vizsgálati törvény (FIUUG)

Repülőtéri zajvédelmi rendelet; utolsó megfogalmazása régi - 20.§ légi forgalmi törvény (LuftVG)

Légi forgalmi vállalatok engedélyezése

(1) Az olyan vállalatokat, amelyek légi járművel személyeket és tárgyakat hivatásszerűen szállítanak (légi forgalmi vállalatok), engedélyeztetni kell. Az ilyen célra használt légijárművek is engedélykötelesek. Az engedélyek feltételekhez és határidőhöz köthetők. Az engedélyeztetési köteleesség akkor is fennáll, ha a személyek és tárgyak hivatásszerű szállítása a repülés önköltségi díjáért történik; kivételnek számít ez alól az olyan személyszállító repülőgép, amelyik max. négy személyre van engedélyezve.

(2) Az engedély kiadását meg kell tagadni, ha a közbiztonság és közrend veszélyeztetése jogszerűen feltételezhető, ha ennek ténye később bebizonyosodik, különös tekintettel arra az esetre, ha a kérelmező, vagy a vállalat felelős vezetői alkalmatlanok, akkor az engedélyt vissza kell vonni. Az engedély kiadását akkor is meg lehet tagadni, ha olyan légi járművet kívánnak használni, amelyik nincs lajstromozva Németországban, vagy a kérelmezőnek nincs kizárólagos tulajdonában.

régi - Forgalmi előírások

LuftVG 25.§ Fel- és leszállás

(1) A légi járművek az engedélyezett repülőtéren kívül csak akkor szállhatnak fel és le, ha a terület tulajdonosa vagy más arra jogosult személy ahhoz hozzájárult, valamint a légügyi hatóság engedélyezte. A repülőtéren kívül csak akkor szabad

1. a repülőtér vezetésének engedélyével meghatározott fel- és leszállópályán,
2. a repülőtér üzemidején kívül,
3. a repülőtér zárt időintervallumában fel- vagy leszállni, ha repülőtér üzemeltetője azt engedélyezte, és az engedélyező hatóság hozzájárult.

Az 1. és 2. pont szerinti engedély egyszeri vagy folyamatos érvényességű lehet, valamint tartalmazhat korlátozásokat és határidőket.

(2) Nem érvényes az 1. fejezet, ha

1. a leszállóhely a légi jármű tulajdonságai miatt alkalmatlan, vagy
2. a leszállás következtében a biztonságosság vagy személyek testi épsége és élete veszélyeztetve van.

Ugyanez érvényes egy ilyen helyen történt leszállás utáni újra felszállásra kivéve, ha vészleszállás történt. Ilyenkor a légi jármű személyzete köteles az arra illetékeseknek az üzembetartónak és a légi jármű vezetőjének nevét, lakcímét megadni, valamint biztosítóját megnevezni. Az információ szolgáltatást követően az illetékesek nem akadályozhatják a légi jármű felszállását vagy elszállítását.

(3) Az illetékesek a fel- vagy leszállás következtében keletkezett károkért az ide érvényes 33.-43.§§ értelmében kártérítés igényelhető.

Új - LuftVG 20.§ következő megfogalmazása: jogi vagy természetes személyeknek, továbbá személyi jogú társaságoknak, amelyek légi járművel körrepülést, azaz nem két különböző hely közti repülést végeznek, személyek és tárgyak hivatásszerű szállításához ballont használnak, ahhoz üzemeltetési engedélyre van szükségük (légiforgalmi vállalatok). Engedélyköteles a nem hivatásszerűen szállított vendégek, postai vagy teher szállítmányok díj ellenében történő szállítása is; kivéve az ejtőernyősök ugratása és a maximum négy személyre engedélyezett légijárművek. Az 1. bekezdés 1. pontja és a 2. bekezdés nem érvényesek sportrepülőlégi járműökre... (4)

Új - 25.§ 1. fejezet az alábbiak szerint változott: (1) Légi járműveknek az arra engedélyezett repülőtereken kívül fel- és leszállni csak akkor szabad, ha a telek tulajdonosa vagy más jogo-

sult ahhoz hozzájárult, és a légügyi hatóságok engedélyezték. A nem motoros hajtású légi járművek esetén az engedélyezést a 31e.§ értelmében a légügyi hatóság helyett a megbízott végzi; amennyiben a külső leszállóhely valamely repülőtér 5 km-es körzetén belül van, továbbra is szükséges a légügyi hatóság engedélye. A repülőtéren kívül csak akkor szabad

1. a repülőtér vezetésének engedélyével meghatározott fel- és leszállópályán,
2. a repülőtér üzemidején kívül,
3. a repülőtér zárt időintervallumában fel- vagy leszállni,

ha repülőtér üzemeltetője azt engedélyezte, és az engedélyező hatóság hozzájárult. Az 1. és 2. pont szerinti engedély egyszeri vagy folyamatos érvényességű lehet, valamint tartalmazhat korlátozásokat és határidőket.

(2) változatlan

(3) változatlan

Régi - 58.§ Szabálysértések

(2) Az 1. fejezet 1,3,4,8a,9,10-13 pontja szerinti szabálysértések esetén legfeljebb 10.000,-DM, az 1. fejezet 2,4,5-8 pontja szerintiiek esetén pedig legfeljebb 20.000,-DM szabálysértési büntetés róható ki.

Új - 58.§ Szabálysértések

(2) Az 1. fejezet 2,3,4c-4f,8a,9,12,12a pontja szerinti szabálysértések esetén legfeljebb 20.000,-DM, az 1. fejezet 5-7,13 pontja szerintiiek esetén legfeljebb 50.000,-DM, 1. fejezet 1,4-4b,8,10,11,14 pontja szerint pedig 100.000,-DM szabálysértési büntetés róható ki.

Régi - 60.§ Egyéb büntetések

(1) Aki

1. légi forgalomra engedélyezetlen légi járművet vezet, vagy üzemeltetőként egy ilyen légi járművet harmadik személynek vezetésre átenged,
2. 4.§ 1. fejezet szerinti jogosítvány nélkül vezet vagy kezel légi járművet, vagy üzemeltetőként a légi jármű vezetését vagy kezelését jogosítvány nélküli harmadik személynek átengedi,
3. gyakorlati oktatást végez az 5.§ 3. fejezet szerinti jogosítvány nélkül,
4. a 25.§ 1. fejezet 1. bekezdés vagy 2. bekezdés 1. pontjában foglaltak megsértésével légi jármű vezetőjeként fel- vagy leszáll,
5. a 27.§ 1. fejezet 1. bekezdés 1,2,3 pontjaiban felsorolt tárgyakat repülés közben magával visz,
 - 5a. a 27.§ 1. fejezet 3. bekezdés szerinti rádiókészüléket engedély nélkül magával visz, két évig terjedő szabadságvesztésre vagy pénzbüntetésre ítéltető.

(2) Aki a cselekményt hozzá nem értésből követi el, az hat hónapig terjedő szabadságvesztésre vagy 180,-DM-ig terjedő napi pénzbüntetésre ítéltető.

új - 60.§ 1. fejezet az alábbiak szerint változott:

(1) Aki

1. légi forgalomra engedélyezetlen légi járművet vezet, vagy egy ilyen jármű vezetését harmadik személynek átengedi,
2. a 4.§ 1. fejezete szerinti jogosítvány nélkül légi járművet vezet vagy kezel, vagy a légi jármű üzemeltetőjeként annak vezetését vagy kezelését érvényes jogosítvánnyal rendelkező harmadik személynek átengedi,
3. gyakorlati oktatást végez az 5.§ 3. fejezet szerinti jogosítvány nélkül,

4. a 25.§ 1. fejezet 1. bekezdés vagy 3. bekezdés 1. pontjában foglaltak megsértésével légi jármű vezetőjeként fel- vagy leszáll,
5. a 27.§ 1. fejezet 1. bekezdése szerinti jogosítvány nélkül a 32.§ 1. fejezet 7. pontja szerinti veszélyesnek számító anyagokat és tárgyakat szállít légi járművel,
6. a 27.§ 2. fejezet 1. bekezdése szerinti jogosítvány nélkül, a törvényerejű rendelet alapján veszélyesnek minősülő anyagokat vagy tárgyakat engedély nélkül kézi podgyásként magával visz vagy vitet egy légi járműre,
7. a 27.§ 3. fejezet 11. bekezdés előírásai ellenére elektromos készüléket üzemeltet,
8. a 0.§ 4. fejezet 1. bekezdésében jellemzett tárgyakat a légi járműbe vagy a repülőtér általánosan nem bejárható részeiben a kézi podgyászában magával visz, vagy magán visel,
két évig terjedő szabadságvesztésre vagy pénzbüntetésre ítéltető.

(2) változatlan

Új - LuftVG 65.§ Központi légügyi nyilvántartó

(1) A szövetségi légügyi hivatal egy nyilvántartást vezet, amelyből a tartományok légügyi hatóságai, és a 31c.§ szerinti megbízottak illetékességi körük keretében informálódhatnak a légi járművezetőknek kiadott jogosítványokról és jogosultságokról (központi légügyi nyilvántartó).

(2) A központi légügyi nyilvántartó célja a légi jármű vezetők jogosítványának és jogosultságának nyilvántartása.

(3) A központi légügyi nyilvántartó a következő adatokat tartalmazza: ...

(8) Az összes 31e.§ szerinti megbízott saját nyilvántartást vezet az illetékességi körében kiadott jogosítványokról és jogosultságokról. A 2-5 és 7 szakaszokat értelemszerűen kell alkalmazni.

LÉGI FORGALMI ENGEDÉLYEZÉSI RENDELET (LuftVZO):

Régi - LuftVZO 74.§ Az engedélyek kérelmezése és megadása (repülő rendezvények)

(4) Az olyan repülő rendezvények, amelyeken csak repülőmodellek, függővitorlázók vagy siklóejtőernyők vesznek részt, nem engedélykötelesek, nem igényelnek hozzájárulást.

LÉGI FORGALMI RENDELET (LuftVO):

LuftVO 4a.§ Sportrepülő légi jármű és személyzet nélküli légi jármű

Sport- és személyzet nélküli légi járművek üzemeltetésére ennek a rendeletnek előírásait kell alkalmazni, amennyiben ezeknek légi járműveknek a különlegességéből, különösen a forgalmi engedélyezés és kötelező repülőterhasználat mentességére, speciális üzemeltetési tulajdonságokra, vagy a hiányzó személyzetre való tekintettel lehetetlenné válik az egyes előírások alkalmazhatósága.

LuftVO 5.§ Repülőbalesetek és más zavarok jelentése

(1) Polgári repülőbaleseteket, kivéve a sportrepülő légi járműveket, a Német Szövetségi Köztársaságban a légi jármű felelős vezetőjének, akadályoztatása esetén a személyzet más tagjának, amennyiben egyik sincs jelentőképes állapotban, akkor a légi jármű üzemeltetőjének haladéktalanul jelenteni kell a szövetségi repülőbaleseteket vizsgáló állomásnak. Ez érvényes Németországon kívül tartózkodó német légi járművekre is, továbbá olyan külföldi légi járművekre, amelyeket belföldi légi forgalmi társaság keretében, szerződéses viszonyban üzemeltetnek.

(3) Az 1. és 2. bekezdést figyelmen kívül hagyhatják az olyan légtérfelügyelet, amelyek repülőterek vagy repülőterek közti repülésirányítást végzik, mert ezeknek a tudomásukra jutott repülőbaleseteket, vagy a repülés során keletkezett súlyos zavarokat közvetlenül a szövetségi balesetvizsgálatnak kell jelenteni.

(4) Az 1-3 pontok szerinti jelentéseknek a következőket kell tartalmazni:

- a) a jelentő neve és jelenlegi tartózkodási helye,
- b) a baleset vagy súlyos zavarok helyszíne és időpontja,
- d) a légi jármű üzemeltetőjének a neve,
- e) a repülés célja, kiinduló- és célállomásának megnevezése,
- f) a légi jármű felelős vezetőjének a neve,
- g) a személyzet és az utasok létszáma,
- h) a személyi és tárgyi károk nagysága,
- i) veszélyes anyagok szállítása esetén azok paraméterei,
- j) a baleset vagy súlyos zavar lefolyásának ismertetése.

A légi jármű üzemeltetője köteles - a mennyiben a szövetségi repülőbaleseti vizsgáló igényli - a kapott formanyomtatványon 14 napon belül részletes jelentést benyújtani.

(5) A szövetségi légügyi hivatal, vagy más légügyi hatóság felé fennálló jelentési kötelezettség továbbra is fennáll.

(6) Sportrepülő légi járművek balesete vagy üzemelési zavarai esetén az üzemeltetőnek haladéktalanul írásbeli jelentést kell tenni a szövetségi közlekedési minisztérium által megbízottnak, a 4. bekezdésnek megfelelően.

(7) A balesetekre és zavarokra vonatkozó 1-6. bekezdések a törvény értelmében érvényesek a polgári légi járművek baleseteinek és zavarainak kivizsgálására is.

LuftVO 5a.§ Felszállási tilalom

(1) Ha a légi felügyeleti vizsgálat következményeként egy nem Németországban lajstromozott légi járműre felszállási tilalmat rendelnek el, akkor az engedélyezéshez illetékes hatóságnak haladéktalanul értesíteni kell az illető lajstromozó államot, vagy amennyiben az nem látja el a nevezett légi jármű üzemeltetése fölötti felügyeletet, akkor a felügyeletet ellátó államot kell értesíteni a tényállásról, vagyis a felszállási tilalom elrendeléséről, valamint azt követő szükségesség eljárásról.

(2) Németországban lajstromozott légi jármű felszállási tilalmának megszüntetése csak a légi alkalmassági igazolásának megújítása után lehetséges, amelyet annak vizsgálatával meghatalmazott hely végez egy felszállás keretében, figyelembe véve az esetleges feltételeket és korlátozásokat.

(3) Az 1. és 2. bekezdéseket értelemszerűen kell alkalmazni a sportrepülő légi járművek listájára felvett légi járművekre.

LuftVO 14.§ Felhőben repülés vitorlázó-repülőgépekkel és sportrepülő légi járművekkel

Vitorlázó-repülőgépek csak a légtérirányítók engedélyével repülhetnek felhőben, amennyiben a légi forgalom biztonsága speciális intézkedésekkel fenntartható. Az engedély megadása feltételekhez köthető. Sportrepülő légi járművek felhőben repülése nem megengedett.

LuftVO 21a.§ Repülőtéri forgalom szabályozása

(1) A repülőgépek forgalmát külön szabályozhatják a légiforgalmi irányító vállalatok, ha a repülőtéren van repülésirányító állomás. Minden más esetben a repülőtér üzemét engedélyező tartományi légügyi hatóság által előírt szabályok a mértékadók, figyelembe véve a légiforgalmi irányítók szakvéleményét. A szabályokat hivatalos értesítőkben közzé kell tenni.

(2) A repülőtéri forgalom a légi járművek olyan mozgása, az iskolakörben használatos mozgások, fordulások vagy elhagyások, továbbá a gurulás közbeni összes mozgás. gurulóutak a fel- és

leszálló pályák, valamint a fel- és leszállással kapcsolatos egyéb részei a repülőtérnek, beleértve az azokat övező biztonsági sávokat és guruló utakat, valamint egyéb gurulásra kijelölt repülőtéri részeket az előtéren kívül; az előtér nem része guruló térnek.

(3) Több sportrepülő léggépjármű, más léggépjármű azonos időben történő mozgása a repülőtéren csak az illetékes légiforgalmi-, vagy repülésirányítók engedélyével történhet.

(4) Kizárólag sportrepülő léggépjárművek üzemeltetésére szolgáló repülőterekre vagy terepekre a sportrepülő léggépjárművek forgalmának szabályozásával megbízottak előírásai érvényesek. A 3. bekezdésben foglaltakat értelemszerűen kell alkalmazni.

LuftVO 22.§ Repülőüzem a repülőtéren és környezetében (1)...(4)

(5) A légi járművek motorja csak akkor indítható, ha a vezető ülésben hozzáértő személy foglal helyet, és általa személyek testi épsége nincs veszélyeztetve. A motort csak akkor járatható, ha a futómű rögzítve van. Hangárból kigördüléskor olyan fordulatszámmal kell működtetni a motort, hogy az épületet, más légi járművet ne érje erős légáramlás, és személyi sérülést sem okozzon. Járó motor esetén senki sem tartózkodhat a légi jármű előtt, és megfelelően biztonságos távolságot kell tartani tőle.

Ford.: Mándoki B.

Ph. J. Kolczinsky: AVIATIKAI SZAKÉRTŐK-SZEMTANUK

(BALLOONING, 1998.)

Akár az olyan hőlégballonosok között is, akiknek volt már „szerencsájük” - vagy mégsem - egy, vagy két cikknnyit kiégetniük ballonjaik kupolájából, úgy a repülés üzletének is meg van a maga két típusa: azok, akik már voltak résztvevői peres ügynek és azok, akik majd lesznek.

Feltételezett légügyi (FAR) szabálysértések és üzleti/foglalkozási viták gyakran eredményezik, hogy a vitázó felek ügyvédek bízhatnak meg és a vitát bíróságon, vagy hivatalnál próbálják meg tisztázni, eldönteni. A repülés technikai természete miatt az ügyvédek nagymértékben támaszkodnak szakértőkre, hogy magyarázzák el a repülés műszaki vonatkozásait a bírók és esküdtek számára.

Ha valaki repülési ügybe keveredik - különösen, ha az illető hivatásos aviátor - előfordulhat, hogy egy napon ügyvéd, biztosító társaság, az FAA, vagy az NTSB konzultánsaként találja magát. Az is előfordulhat, hogy szakértőként kell tanuskodnia és véleményt mondani okozati és egyéb kérdésekben, de lehet hogy szemtanúként kell szerepelnie mert látta egy esemény, vagy baleset bekövetkezését, illetve mert speciális ismeretekkel rendelkezik a vitás kérdésben.

Ez a cikk elmagyarázza a tanú, illetve szakértő szerepét a peres ügyekben és ötleteket, ajánlásokat nyújt azok számára, akik a levegő biztonságából a tárgyalóterem senki földjére mérésznek.

Szakértők szerepe peres ügyekben.

Feltételezve, valaki nem peres fél - azaz nem az ő személye van perbe fogva (alperes), és nem ő az aki perel (felperes) - akkor szerepe szakértőként, valószínűleg az alábbi három közül valamelyik lesz:

- eseti szakértő/tanú,
- bizalmas konzultáns,
- tanú.

Amint ez látható lesz, ezek a szerepek néha átfedik egymást.

Eseti szakértő.

Az olyan szakértő, akit tanuskodásra kérnek fel, igazi "bérelt fegyver". Ha a peres ügy tárgya baleset, ezt a személyt kérik fel elemzésre és szakértői vélemény adására arra vonatkozóan, hogy az aeronauta megsértette-e a "foglalkozás szabályait". A szakértőre az jellemző, hogy a bíróság engedélyezi számára elemzés alapján adni szakértői véleményt. Minden egyéb bírósági tanúnak általában csak azt engedélyezik, hogy személyes észleléseik alapján tanúsítsanak tényeket.

Az eseti szakértő rendszerint óradíjat kap a vizsgálathoz és elemzéséhez, valamint véleményének benyújtásához és a bírósági tanuskodásnál eltöltött időért. Mások "igazságügyi szakértőként" keresik kenyerüket. Azon szakértők nagy része, akikkel együtt dolgoztam, elsődlegesen nem pénzért konzultálnak, vagy tanuskodnak - azért működnek közre szakértőként, mert stimulálja őket, hogy sokéves tapasztalataikat, a nagy kihívást jelentő esetek elemzésére fordítsák.

Bizalmas konzultánsok

Sokan a repüléssel kapcsolatos perek szakértői közül soha nem tanuskodnak bíróságokon. Műszaki képesítésű hivatásos repülőket gyakran bíznak meg ügyvédek, biztosító társaságok, hatóságok azzal, hogy vizsgáljanak, elemezzenek és végezzenek tesztek a perek tárgyát képező kérdéseket illetően. Annak érdekében, hogy egy konzultáns személye és munkájának terméke bizalmas maradjon, a konzultánsnak a peres eljárásra felkészülten kell együttműködnie a jogi szakértővel.

A bizalmas konzultáns munkájának bizalmas (titkos) természete fenntartási joga szerepel az Attorney Work Product Doctrine-ban (jogi szakértő munka terméke). Így ha a jogtanácsos (ügyvéd) irányítja az eset elemzését egy peres eljárásra készülve, a legtöbb bíróság és a Szövetségi Bíróságok hagyományosan óvják azon jogtanácsosok, valamint nyomozók és konzultáló szakértők munkája eredményét, melyeket megbízott, hogy segítségére legyenek az eset elemzésében.

Ezt a jogtanácsosi munkaeredmény védelmét meg kell különböztetni az Attorney-Client Privilege-től (jogtanácsos-ügyfél privilégium) amely az a védelem, amit az ügyfél és jogtanácsosa, annak személyzete, nyomozói, konzultánsai, stb. közötti kommunikáció élvez.

Ha a jogtanácsos a későbbiekben úgy dönt, hogy a bizalmas konzultánsnak színre kell lépnie és tanuskodnia kell, akkor a konzultánst eseti szakértőként kell megnevezni. Ha egyszer azonosításra illetve megnevezésre került, akkor a konzultáns által végzett munka legnagyobb része az ellenfél számára is teljesen hozzáférhetővé kell válni.

Igen jó gyakorlat a jogtanácsosok részéről, hogy a kilátásba helyezett szakértőt már eleve konzultánsnak kérik fel. Ha a konzultáns véleményéről kiderül, hogy az hasznos az ügyfél számára, akkor döntést lehet hozni és az illetőt az ügyfél oldalán tanuskodó szakértőként azonosítani.

Másrészt, ha a konzultáns véleménye káros lehet az ügyfél ügyére, illetve elégtelen tanuskodó szakértőnek bizonyulna, a jogtanácsos titokban tarthatja a konzultáns azonosságát és az általa végzett munkát.

Olyan bonyolult esetekben, melyekben megfelelő költségkeret áll rendelkezésre, az ügyes jogtanácsos gyakran kér fel egy konzultánst, hogy a színpalak mögött dolgozzon a bizonyítékok titkos elemzésén és egy másikat arra, hogy tanuskodó szemtanúként szerepeljen az ügy előterjesztésekor és a tárgyalás során is. Ez lehetővé teszi, hogy a titkos konzultáns olyan kísérleteket folytasson le, baleseteket rekonstruáljon, teszteljen, s egyéb vizsgálatokat végezzen, melyeket nem kell a másik fél tudomására hozni, ha azok nem bizonyulnak a saját ügyfél számára eléggé kedvezőnek.

Néha úgy az egyének, mint üzleti társaságok is kísértésbe esnek szakértők közvetlen felkérésére. Ez igen veszélyes gyakorlat. A munkatermék/eredmény védelem élvezetének egyetlen módja a külső jogi személy felhasználása a peres eljárásra felkészülés során szakértők felkérésére.

Tanú.

Bárki, aki a peres ügygel kapcsolatosan ismeretekkel rendelkezik, tanuskodási kényszerbe kerülhet, akár akar, akár nem. Az ilyen személytől megkívánható (bírósági elrendeléssel, idézéssel,

hivatalos értesítéssel bírságolás terhe mellett), hogy a bíróságon megjelenjen és tényeket illető ismereteiről, információkról, ha azok a perrel kapcsolatosak, tanúskodjon. Az ilyen személy nem tarthatja titokban amit tud - kivéve, ha az üzleti titok, vagy valamely különleges nyilvánvaló privilégium alá esik.

Ha valaki olyan tanú, aki maga is hivatásos, vagy tapasztalt repülő, akkor minősíthető szakértő tanúnak és hívható a "tanuk padjára" és ott egyszerűen a véleményét kérhetik inkább, mintsem, hogy egyszerűen csak elmondatják vele azt, amiről tudomással bír - még akkor is ha erre a perben álló felek egyike sem kérte erre fel formálisan.

A bíróságok liberálisak ilyen tekintetben és engedélyezik egyik, vagy másik félnek ilyen tanú szakértővé minősítését, amennyiben ezek rendelkeznek megfelelő szakértelemmel.

Minősítés és fizetés (szakértői díj megfizetése).

Ki minősülhet bíróság előtt szakértőnek? Ennek szabályai államról-államra változóak, ám a Szövetségi Bíróságok engednek minden olyan tanút szakértőként minősíteni, akik olyan ismeretekkel, tudással, kiképzéssel illetve iskolai végzettséggel rendelkeznek, amelyek segíthetik az ügyézt/védőt, (az esküdteket, ha a tárgyalás esküdtszék előtt történik) a pert illető műszaki vonatkozású kérdések megértésében.

Ha valaki szakértő tanúként tanúskodik, az ezért járó díj függ attól, fel lett-e kérve valamelyik jogtanácsos részéről. Nem szakértő tanúként felkért műszaki tanúk normális körülmények között csak a részvételi díjat kapják megjelenésükért és tanúskodásukért. Abban az esetben, ha ügyvédek idéztetnek be műszaki szakértőket és azt kívájnák tőlük, hogy új véleményt fogalmazzanak meg, vagy elemezzenek adatokat, az ilyen szakértőnek óradíj fizetendő elemzői szakértői munkaidejéért.

A tisztesség kedvéért a jogtanácsosoknak fel kell ajánlaniuk a díjfizetést, ha arra kérnek szakértőket, hogy végezzenek el új elemzést és fogalmazzanak meg véleményt, mert a jogtanácsos a technikai szakértőtől többet kíván annak ténybeli ismereteinél.

A legtöbb jogtanácsos felismeri az ilyen egyének hivatásos státuszát és ennek megfelelően nyújtanak kompenzációt. Néhányan azonban visszaélnék a rendszerrel és megkísérik a technikai-és a botcsinálta szakértőket csupán a bírósági idézéssel felhasználni.

A felkért konzultánsoknak általánosan óradíjat fizetnek. Ezek óradíjak alapja a szakértői szintjük, valamint tanúskodási tapasztalataik. Óradíjaikat rendszerint a megbízó ügyvéd fizeti.

Sajnos mindig kerekednek viták szakértők és ügyvédek között a díjaik megfizetésével kapcsolatban. Az ilyen vitákat rendszerint el lehet kerülni, ha a jogtanácsos és a szakértő megállapodásait írásban rögzítik és a díj nagyságában is megállapodnak a szakértő által teljesített különböző funkciókért.

A szakértőknek, az őket felkérő jogtanácsos számára meg kell erősíteniük, ha költségbevételek, utazási elszámolás készítése szükséges és azt, hogy a felkért szakértőnek van-e felhatalmazása más konzultánsok, vagy alkonzultánsok felhasználására. A jogtanácsosnak el kell magyaráznia még azt is, hogy a szakértőnek lesz felhatalmazása információk beszerzésére, tesztek elvégzésére, illetve demonstratív bizonyítékok készítésére.

A szakértőknek gondoskodniuk kell arról, hogy a számlákat a jogtanácsosnak a végzett munka ismertetése nélkül adják meg az általuk végzett munka leírásakor, amennyiben ezek a dokumentumok esetlegesen a bíróság elé tárhatók.

Etika a szakértők számára

Ha valaki szemtanú, akkor etikai kötelezettségei egyszerűek: AZ IGAZAT KELL MONDANIA! A minimum az a szakértők esetében, hogy esküt kell tenniük a tényleges tanúskodás előtt. Ez az eskü az a vezérfonal, melyet a szakértőnek követnie kell szakértői véleményének közlésekor.

Ha valaki jogtanácsos által megbízott (megfizetett) szakértő, akkor kötelezettségei ennél kiterjedtebbek. Egy megbízatás elvállalása előtt biztosítani kell, hogy ne álljon fel ütközés korábbi

ügyfelek titkossági érdekei, valamint a jogtanácsos által az ő új ügyfele érdekében végzendő munka esetleges eredményei között.

A jogtanácsosok szigorú etikai szabályok és hivatási előírások szerint számoltathatóak el. Mivel a megbízott szakértő és/vagy titkos konzultáns egy esettel kapcsolatosan a jogtanácsos számára tevékenykedik, az illető szakértőnek, vagy konzultánsnak meg kell felelnie a jogtanácsost szabályzó etikai szabályoknak, amikor egy ügyfél érdekében a jogtanácsosnak asszisztál. A jogtanácsos köteles az ilyen szakértőnek elmagyarázni ezeket az etikai követelményeket.

A jogtanácsosra vonatkozó etikai megszorítások - melyek közvetve a jogtanácsos által megbízott/felkért szakértőkre, vagy konzultánsokra is érvényesek - kiterjednek az olyan követelményekre is, mint az ügyfél titkainak tiszteletben tartása, az érdek ütközések elkerülése, az ügyfél jóhírének megóvása, és még helytelenségek elkerülése is az ügyfél képviselője közben.

Amennyiben egy jogtanácsos kudarcot vall az etikai szabályoknak és hivatásos előírásoknak való megfelelés terén, az ilyen jogtanácsos és szakértője eltávolítható a peres ügyből. A szakértőnek tudomásul kell venniük azonban, hogy amennyiben híre megy annak, miszerint a megbízott szakértő helytelen viselkedése miatt a jogtanácsos szankcionálás alá került, akkor a továbbiakban más jogtanácsosok is vonakodni fognak az ilyen szakértőt felkérésétől.

A szakértőnek tárgyilagosságnak (objektívnek) kell lennie, akkor is, ha a jogtanácsos nem az (hanem szubjektív). Miközben a jogtanácsosnak, ügyvédnek etikai kötelessége ügyfelének ügyét és érdekeit képviselni és szorgalmasan érvelni tanúságokkal és bizonyítékokkal ügyfelek érdekében, addig a szakértőnek az a feladata, hogy szorgalmasan keresse a perrel kapcsolatos tényeket és igazságokat.

A hatékony konzultáns

Az egyik legfontosabb dolog, amit egy konzultáns megtehet, elmagyarázni, mi a teendő azonnal a bizonyítékok megóvása érdekében. A jogtanácsosnak ismernie kell a bizonyítékokra vonatkozó előírásokat, de a konzultánsnak figyelmeztetnie kell a jogtanácsost arra, hogy mi áll rendelkezésre, és hogy lehet azt megszerezni.

Egy konzultáns lehet rendkívül értékes bármely jogtanácsos számára azzal is, hogy megkeresi számára azokat a "kulcs-referencia", értekezéseket, kézikönyveket, előírásokat, direktívákat, stb., melyek az adott iparban a színvonalat meghatározzák. Hasonlóképpen a konzultáns azonosíthat potenciális tanukat és demonstratív bizonyítékokat is.

Időben meg kell tudnia a szakértőnek, hogy milyen ügyben és minőségben kell tanúskodnia: okozati, gondatlansági, vagy más különleges témában. Meg kell küldetnie saját magának, a jogtanácsos útján a peres ügyvel kapcsolatban már összegyűjtött vizsgálati/nyomozási jelentéseket, nyilatkozatokat és adatokat. Miután volt alkalma áttekinteni a kezdő anyagot, körvonalaznia kell a megteendő nyomozási és vizsgálati lépéseket és elnyerni a jogtanácsos jóváhagyását ezek végrehajtására.

Biztosan rá kell mutatnia az ügyfél ügyét érintő, minden kedvező és nem kedvező tényre. Nem szabad félre vezetni a jogtanácsost a védett ügy erősségeit illetően. Fel kell ismernie, ha az őt alkalmazó jogtanácsos kevés, vagy semmilyen repülési szakértelemmel nem rendelkezik s az illető rendkívüli mértékben támaszkodik-e a szakértő véleményre.

Fontos elmagyarázni a jogtanácsosnak, hogy más szakértők esetleg nem értenek egyet a saját véleménnyel. A jogtanácsosnak meg kell értenie, ha az elemzés egyik másik pontját illetően más nézőpontok is lehetnek. A szakértő legyen saját elemzését érintően az "ördög ügyvédje". Azonosítsa annak gyenge pontjait, és ismertesse ezeket a jogtanácsossal. Kérdezze meg, hogy végezhet-e, végezzen-e további munkát ilyen területeken.

A szakértők egyik igen gyakori panasza a jogtanácsosokkal kapcsolatban az, hogy jogtanácsosuk nem közli kellő időben a határidőket. Meg kell tudnia, hol van a peres ügyben a felfedezések határpontja. A szakértői vélemények benyújtása rendszerint a tény megállapító folyamat végén történik.

Egyik nagy előnye a szakértői, konzultáns létnek az, hogy munkáját meglehetősen önállóan végezheti, ám az ilyen függetlenséggel könnyű visszaélni. Azon szakértőknek, akik nagy számlákat nyújtanak be jogtanácsosoknak jóvá nem hagyott kutatási és elemzési munkáért, hamarosan híre megy, hogy túl drágán dolgoznak. Közölni kell a jogtanácsossal a rendelkezésre álló különböző tesztelési módszerek áttekintését, hogy az elemezhesse a bizonyító erejű információkat, de el kell magyarázni számára, mennyibe kerülnek az ilyen módszerek.

Mit kell nyújtani és mit nem.

Természetesen a szakértőnek szüksége van mindazon iratokra, dokumentumokra, fényképekre és egyéb bizonyítékokra, melyek a szakértői vélemény összeállításához alapul szolgálnak. Azonban túl sok minden leírása inkább lehet káros, mint hasznos.

Fontos megérteni, amikor valakit tanúskodó szakértőnek azonosítanak, vagy jelölnék ki, akkor a jogtanácsos birtokában lévő összes elemzés, feljegyzés, beszélgetés, jelentés és levelezés az ügygel kapcsolatban hozzáférhetővé válik a másik fél számára is. Az, hogy pontosan mi lesz hozzáférhető, az az eljárás szabályaitól és azoktól az igazságszolgáltatási bizonyítékoktól függ, melyben a tevékenység folyik. Ha a szakértő és/vagy jogtanácsos feljegyzéseket készít, valószínű, a másik fél is szerez abból másolatot. Meg kell fontolni, hogy ténylegesen szükség van-e "jegyzék" készítésére. Célszerű tartózkodni a letétektől és dokumentumokról való szerkesztői kommentárok készítésétől.

Képzeld csak el, milyen öröm tölti el az ellenfél jogtanácsosát, aki a "problémás területet", vagy a "füstölő pisztolyt" az ügyfélre vonatkozó valamilyen kedvezőtlen tényező mellett találja. Etikai követelmény jogtanácsosunknak rámutatni minden általunk felismert "pro, vagy kontra" tényre de nem szükséges ezekhez utitérképet készíteni az ellenfél számára.

Írott jelentés?

Általában jó gyakorlatnak számít, addig nem készíteni írott jelentést, amíg a jogtanácsos erre utasítást nem ad. Sokan az állami bírósági tárgyalás jogtanácsosai közül nem preferálják az írott jelentéseket szakértőiktől. El kívánják kerülni a szakértő elkötelezését, amíg minden bizonyíték össze nem gyűlt. A szövetségi bíróságok ma már írott jelentéseket igényelnek. A szakértőnek egyeztetnie kell a jogtanácsossal a kért jelentés terjedelmét és tartalmát illetően.

A jelentések segíthetnek igen komoly egyezkedési megbeszélések, meditációk, egyeztető és mini perek alkalmával. Néha a jogtanácsosok szakértőikkel "Declaration Under Penalty, or Perjury"-t (Nyilatkozat Büntetés Terhe alatt) készíttetnek, azzal a céllal, hogy azt összegező ítélethozatal céljából használják fel.

Egyes biztosító társaságok és ügyfelek nem hiszik el, hogy a szakértő jó munkát végzett, amíg az el nem készít egy írott jelentést. Azért is követelhetik az írott jelentést, hogy azzal igazolja a szakértői díj megfizetésének jogosságát. Más jogtanácsosok azért kérnek szakértőiktől jelentést, mert nem képesek követni az ügyre vonatkozó összes technikai részletet.

Szemléltető (tárgyi) bizonyíték

A szemléltető bizonyítékok lehetnek olyan kifinomultak is, mint a számítógéppel animált rekonstrukció, valós időben történő szalagfelvételekkel és repülési adatokkal, vagy olyan egyszerűek is, mint fényképek, térképek gyűjteménye. A szemléltető bizonyíték nagyon hasznos a repülési koncepciók, valamint az adott esemény bekövetkezési módjának elmagyarázásra.

A szabály, amit én szemléltető bizonyítékok készítésekor követek az, hogy annak nem csak felvilágosítania kell az esküdteket (zsűrit), de egyben vizuálisan közölnie is kell az ügyfelem számára kedvező tényeket. A szemléltető bizonyíték (demonstrative evidence) értéke az ellenfél számára soha sem lehet egyenlő, vagy nagyobb értékű.

Tanúskodás módja a tárgyaláson

Érzékeltetni kell, hogy ténylegesen szakértők vagyunk. Hihető benyomást és az eset alapos ismeretét kell kelteni. Hogyan lehetünk meggyőzőbbek az ellenfél hasonló képességű és hasonlóan felkészült szakértőjénél?

Az esküdteket - és a bírókat is - azok a szakértők győzik meg állításaik helyességéről, akikről jól látszik és hallik, hogy tudják, mit beszélnek, és akik érthető módon képesek elmagyarázni véleményeiket a laikusok számára is. Szakértőknek kerülniük kell a szakmai zsargon, rövidítések, mozaikszavak, kereskedelmi nevek és egyéb rövidített nyelvészeti eszközök használatát, melyek benyomást keltenek ugyan, de amelyek a tárgyaláson résztvevők számára zavaróan hatnak.

A szakértőnek arra kell felkészülnie, hogy az esküdtszék intelligens tizenkétéves korú tagokból áll, akik igazából képesek ugyan megtanulni a tárgyat, de az adott területet érintően nem rendelkeznek képzettséggel. Ez különösen igaz olyankor, amikor a szakértő kizárólagosan a hőlégballonozással kapcsolatos kérdésekben tanúskodik.

Ha valaki úgy véli, rendelkezik mindazzal, amitől jó szakértő lehet, próbálja ki az alábbi gyakorlatot: Tételezze fel, hogy egy NTSB adminisztratív törvényszéki bíró előtt kell tanúskodnia, aki legfeljebb még csak fényképeket, vagy KAIBF videofelvételeket látott a tárgyalásig. Olyan balesettel kapcsolatosan kell tanúskodni, ami egy AX-8-as ballonnal, nagy szélben történő leszállásról szól. El kell magyaráznia, hogy mit jelent nagy szélben leszállni és vizuális képet kell festenie magáról az AX-8-ról is. A magyarázatban ennek ismertetésére kell öszpontosítani egy olyan okos tizenéves számára, aki egyébként nem tudja a gázégőt, a kosártól megkülönböztetni.

A szakértőnek magára kell öltenie a tanár szerepét és minden alkalmat, lehetőséget fel kell használnia falitábla, rajzok, stb. segítségével véleményének elmagyarázására. A szakértőnek képesnek kell lennie műszaki kézikönyveket, repülési információk kézikönyveket, tanácsadó, értesítő körleveleket, FAR előírásokat, NTSB jelentéseket és egyéb hasonló dokumentumokat felhasználni véleményének alátámasztására.

Azok a meggyőző szakértők, aki személyesen értékeli az összes fontos bizonyítékot. Az a szakértő, aki nem régóta repült az eseményben szereplő típusú, vagy modellű légi-járművel, sokkal meggyőzőbb, mint az aki csak tanulmányozta a repülési kézikönyveket. Az eseményt rekonstruáló szakértő - aki személyesen tanulmányozta a baleset/esemény fizikai maradványait, többet ér annál, aki csak fényképekkel tette ugyanezt.

A szakértőknek lehetőségük van arra, hogy saját nyilatkozataikat, véleményeiket, mások véleményével erősítsék meg. A szakértőnek képesnek kell lennie minden olyan dologra támaszkodnia, amilyenre egy adott terület szakértője elemzéseiben "ésszerű körülmények között tipikusan támaszkodni szokott".

Ha egy szakértő mások munkájára támaszkodik, akkor személyen kell ellenőriznie azt, hogy biztosítsa annak pontosságát. Teljes mértékben ki kell használnia a fényképek, magnófelvételek, számítógépes elemzések és videoszalagok által nyújtott információkat saját véleményének alapjainak megerősítésére.

Ha a szakértő számításokat akar felhasználni, tegye azokat egyszerűen, és könnyen érthetően. Ha valaki szakértői értekezésekre, folyóirati cikkekre utal, emelje ki és nagyítsa fel azok kulcskifejezéseit és biztosítsa, hogy ugyanabban a felhasznált dokumentumban ne lehessen semmi olyan, amely ellentétes saját véleményével. Mindig jó dolog, képesnek lenni kormányelőírásokra, direktvákra, utasításokra, stb hivatkozni, ha azok a szakértői véleménnyel esnek egybe.

Az ügyes szakértők ki tudják mutatni, hogy mely tények esnek egybe véleményükkel, és melyek nem esnek egybe az ellenfél véleményével. Tapasztalt szakértők továbbá analógiákat állítanak fel, metaforákat, idézeteket és példákat választanak ki.

"Candor" szerint, a legmeggyőzőbb szakértő az, aki jól felkészült, becsületes, és érti a dolgot. Legjobb mód ennek eléréséhez, kialakítani a magabiztos, egyenes, józan, és tárgyilagos viselkedést. Szem előtt tartandó, hogy a jogtanácsos feladata a tényekkel érvelni, és az érveket vitatni. A szakértő feladata pedig elemezni és megmagyarázni a tényeket.

Mások által elkövetett tévedések

Ime néhány, azon hibák közül, melyeket repülési szakértők által tényleges esetekben láttam elkövetni:

- Az ügy tényeinek alapos megismerésének elmulasztása.
- Az ellenfél ügyvédjének és szakártójának, elemzéseinek megértésének elmulasztása.
- Félreértése annak, hogy a saját szakértői vélemény miképpen illeszkedik a vitatott té- mába (ügybe).
- Véleményadás a saját szakértett területen kívüli témákban.
- Olyan adatokra és dokumentumokra való támaszkodás, melyeknek semmi köze ahhoz a naphoz (dátumhoz) melyen a tárgyalat esemény bekövetkezett (például, a legfrissebb előírások, szabványok alkalmazása négy évvel korábban bekövetkezett balesetre).
- Engedi, hogy saját személyisége hassa át bizonyítékait.
- A tanúk padján elveszti önuralmát (kivéve, ha az szándékos, és korlátozott).
- Perifériális kérdések felett vitatkozik.
- Elmulasztja - a tanuskodás előtt - tudatni jogtanácsosával olyan publikációkat, tagságo- kat, sikertelenségeket, melyeket az ellenfél jogtanácsosa felhasználhat a szakértői ta- nuskodása alatti zavarbahozatalhoz.
- Anélkül válaszol meg hipotétikus kérdéseket, hogy arra kényszerítené a keresztkérdések feltevőjét, hogy mondja el az összes változatot, vagy feltételezéseket is.
- Olyan munkákat számláz, melyek elvégzésére a jogtanácsostól felhatalmazást nem ka- pott, és olyan elemzésekkel foglalkozik, melyek ugyan kielégítik személyes kívánsá- gát, de a tárgyalat ügy szempontjából nem fontosak.
- Elfelejtji, hogy az esküdtszék tagjai nagyon is megfigyelik, milyen szavakat használ a szakértő fontos, vagy érzékeny kérdésekkel kapcsolatosan.
- Kérdéseket válaszol meg, ha önmaga nem érti a kérdést.

Ballonosoknak és szakértőknek szól a mottó: Légy felkészült.

A cikk szerzőjének megjegyzése: Ebben a cikkben tárgyalat kérdések és ajánlások alapja hipotetikus esetek és nem jogi tanácsok. Célom az, hogy néhány szokásos dologra felhívjem az érdekelteket, hogy elkerülhessék, vagy mini- malizálhassák a jogi zavarokat. Bárki, ha repülési joggal kapcsolatos problémája van, kérje, használja jogi képviselőjének tanácsát.

Ford.: Szuszékos J.

Szerk. megjegyzése: Ne feledkezzünk meg arról, hogy a cikk más jogrend - amerikai - alapján íródott, de a gondolatmenet hasznos lehet. Kapcsolódik a témához az Ejtőernyős Tájékoztató 1986. évi 5. számában (24.old.) megjelent Ki a szakértő és miért? című cikk.

H.Bastuk: Légi alkalmassági igazolása az összes ejtőer- nyőnek

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

Érvényes: azonnal

Szám: LTA 019901 / Glose-Frohwein (helyettesíti: LTA 119801 1998.11.11.)

Minta: Glose-Frohwein cég összes tartalékejtőernyő elváló belsőzsákja (TOP-FLYER és SPRINT hevederzet)

Ugyanez vonatkozik a HERBST (Wiesloch) cég ACE-, a WECKBECKER (Hohenfurch) cég PIT- (1989-es gyártású), továbbá SWIFT-hevederzetére, amelyek elváló belsőzsákkal lettek szállítva.

Status: kötelező

Vonatkozik: a tartalékejtőernyő elváló belsőzsák-segédernyő csatolótagjára

Indoklás:

Egy halálos kimenetelű baleset vizsgálatának szakértői jelentéséből kiderült, hogy a tartalékejtőernyő elváló belsőzsák-segédernyő csatolótag anyagának túl kicsi a szilárdsága, amelyet még tovább csökkentett a varrás módja. Ezért az ilyen anyagból készült csatolótag használata azonnali betiltásra került. (Anyagvizsgálati jegyzőkönyv igényelhető!)

Intézkedések/utasítások:

Az említett belsőzsákokat már a következő ugrás előtt okvetlenül ki kell cserélni. Az engedélyezett minta felülvizsgálata elrendelésre került, és kétséges esetben (pl. a belsőzsák elvesztésekor ismeretlen anyaggal történő pótláskor) a vizsgálat rendkívül ajánlatos. A vizsgálat elvégzését és annak eredményét 5. osztályú vizsgálónak kell igazolni a hevederzet időszaki vizsga igazolásán.

Végrehajtási határidő: azonnal, lehetőleg a következő ugrás előtt!

Kapja:

5. osztályú vizsgálók; hajtogatók; kereskedők; egyesületek; ugró centrumok; közzététel szakfolyóiratokban.

Megjegyzések:

Minden olyan ejtőernyős ugró, aki légcellás tartalékejtőernyőt működtetett és közben elvesztette a belsőzsákot, forduljon a tartalékejtőernyő hajtogatójához, 5. osztályú vizsgálóhoz, és (kétséges esetben) állapítsa meg a belsőzsák eredetét.

Az összes vizsgáló, hajtogató, kereskedő, aki kapcsolatba kerül a FROHWEIN- ill. WECKBECKER anyagokkal, állapítsa meg mikori az adott hevederzet, és ki építette rá a betiltott belsőzsákokat.

A FROHWEIN cég kétféle belsőzsákokat gyártott:

"VECTOR"-hoz hasonló típust a TOP FLYER 6-hoz. Ez az összes Vector típusú hevederzethez illeszkedik.

"POP TOP"-hoz hasonló típust a SPRINT-hez. Ez nem illeszkedik minden POP TOP rendszerhez.

Elsősorban a honvédségnél fordulhat elő a kísérleti (nem engedélyes) tandem ejtőernyőknél és hevederzeteknél a GLOSE cég által.

Ford.: Mándoki B.

J. GÜNTZEL: Repülés az Alpok fölött

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

A második kísérlet során minden összejött: 1998. december 2.-án Oliver Furrer ejtőernyősnek sikerült egy Skyglidderrel átrepülni a Jungfrau fölött.

Napsütéses idő és közel ideális szélviszonyok tették lehetővé Oliver Furrer számára a világrekord elérését. A start után 21 perccel ért földet Furrer négy Tv-stáb jelenlétében, amely időből 114 másodperc tiszta szabadesés volt.

A rekordot megelőző napokat Oliver Furrer, aki svájci bajnok - egyben Európa- és világbajnoka a légdeszkázásnak - az időjárás figyelmével töltötte, várva a megfelelő időt. A 26 éves

Ermatinger-i azt tervezte, hogy egy Skygliderrel (szárnyakkal ellátott légdeszka) helikopterből 6000 méteres magasságban kiugorva szabadesés közben átrepül a Jungfrau (4185 m) fölött. Eleinte az erős hóesés és a rossz látási viszonyok hátráltatták a vállalkozást.

Végül 1998 december 2.-án szerdán sikerült neki az, amivel addig még senki sem próbálkozott. Oliver Furrernek mindössze 114 másodperces szabadesésre volt szüksége a világrekordhoz, miközben a magasságvesztése 4,1 km volt. 1950 méterrel a tengerszint feletti magasságban nyitott ejtőernyőt, és simán visszasiklott Lauterbrunnenben lévő Air Glacier helikopter bázisra.

A világcsúcscok érvényességének elismeréséhez bizonyítékokra van szükség. Mivel az esemény megfigyelése a földről nagyon nehéz, a sportoló egy GPS-t (Global Positioning System) vitt magával. Ez az elektromos készülék pontosan méri a kiugrás idejét, a függőleges és vízszintes sebességet, a magasságot és végül a szabadesés időtartamát. A vállalkozás összes fontos adatát kitűnően rögzíti.

Az eredmények különösen fontosak az ETH Zürich könnyűszerkezet- és kötélpálya építési intézete (ILS) számára, ahol a Skyglidert kifejlesztették. Philippe Tatasciore mérnök, aki ennek a projektnek vezetője, hasznosítani tudja az adatokat a más könnyűszerkezetek tervezése során.

Az első negyedévben tovább akarja gyarapítani a tanítványainak tudását, valamint sportolóként egy újabb vállalkozást szeretne megvalósítani: Hawaiiiban február végén szárnyas ugróruhával át szeretne repülni egy aktív vulkánt.

További tervei között szerepel videofilm készítése egy hódeszka és egy gördeszka kombinációjával. Izgatottan várjuk, hogy az innovatív és spontán sportoló Oliver Furrer mi mindent tartogat még a tarsolyában.

Ford.: Mándoki B.

Dr.R.Hoenle (EXI): Formaugrások új alakzatai.

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

Az ejtőernyős sport Világjátékokba, a még nem olimpiai sportágak világbajnokságába való bekapcsolódásával IPC fejlesztő csoportjának minden, az ejtőernyős sportra vonatkozó rendelete betartása érdekében arról kell gondolkodni, hogyan lehetne a versenyeket alapvetően izgalmasabbá, rövidebbé, mutatósabbá, röviden: atraktívabbá tenni egy jövőbeni olimpiai részvétel esetén a médiumok és/vagy nézők számára.

Fő feladat: a versenyeket időben rövidebbé kell tenni, a bemutatottak pedig érdekesebbek legyenek. A megcélzott eredményt olyan továbbvivő hatásokkal kell elérni, ami növeli a annak drámaiságát.

A következőkben az IPC olyan javaslatai kerülnek bemutatásra, amely követelményeket a jövőben ajánlatos figyelembe venni. A tervek szerint 1999-ben a különböző versenyeken (regionális és országos bajnokságok, az USA-ban, Ausztráliában és máshol is meglévő ligákban) kipróbálásra kerülne ez az új rendszer, és 2000 februárjában tartandó kongresszuson már döntésre alkalmas anyagot lehetne bemutatni. Ezek a szabályok már életbe léphetnének a 2000. évi Világkupán (feltehetőleg Brazíliában), a World Air Games-en = 2001-es spanyol VB-n, és a japán Akitában tartandó Mondialon.

A megújított formaugrás célja:

- * könnyebb érthetőség a nézők és a médiumok számára
- * végig érdekesebb verseny
- * barátságosabb edzések és versenyek
- * illeszkedés egyéb versenytípusokhoz
- * rövidebb, olcsóbb versenyek

* hozzájárulás a gyakoribb versenyekhez; a teljes- vagy részformátumokat gyorsabban és hatékonyabban lehet végrehajtani

Az új formaugró versenyalakzatok

Az új formákat rövidebb idő alatt, az órával versenyezve kell elvégezni. Két minősítő forduló lenne, amelyeket más számú és formájú nemzeti minősítő fordulók előznének meg, és amelyek meghatároznák a startsorrendet, valamint a résztvevők számát a döntőben.

16-os döntő: legfeljebb 32 csapat

Nyolcas döntő: legfeljebb 16 csapat

Negyed döntő: legfeljebb 8 csapat

Elődöntő: legfeljebb 4 csapat

Így mindig a jobbik fele jut csak tovább az indulóknak. A harmadik helyezés sorsa eldől az elődöntőben. Összességében az élen végzők 6-7 ugrást végeznek, a résztvevők többsége is legalább hármat. Hangsúlyozni kell, hogy a versenyek ezen formájakor csak az 1. kategóriájú versenyekre, azaz VB és Világkupa, gondoltak és az adaptációja nemzetileg lehetséges. Az osztályozó fordulók eredményeit a csapatok nem viszik magukkal a döntőbe. A végső sorrend teljes forduló helyezései alapján alakul ki.

Specialitások

Egy átmenetnél a váltás 8-ból 5 értékelhető pontból áll.

A sorsolás az eddigieknek megfelelő módon történik, az aktuális versenyprogram szerint, miközben a 4-esben a váltás maximum a 8. alakzatig ismételhető, a 8-asban az 5. alakzat után befejezhető.

A cselekvési idő 15 illetve 20 másodperc.

Ez az idő a Start-Start-Forma oldásakor kezdődik, vagy 4 illetve 8 másodperc után, amelyik eset hamarabb bekövetkezik (hasonlóan a francia módhoz).

Az értékelés a Start-Start-Formával kezdődik, amit tehát kötelezően kell képezni.

A hibázást 1 illetve 1,5 másodperces pluszidővel büntetik.

Az ugrási sorrend minden átmenet után megfordul.

A kiugrási magasság 2000, illetve 2600 m.

Egyetlen alakzat kihagyása lezárja az értékelést.

Mindig megállításra kerül az utolsó komplett alakzat, ha az időhatáron belül elérték a maximális ötödiket vagy nyolcadikat.

A sorsolás és a verseny kezdete között legfeljebb egy óra telhet el.

A döntnökök száma lecsökken egy vezetőbíróra és 3-3 főből álló két bírócsoportra. A jelenlegi videósok a csapatba kerülnek. Az összes Nemzeti Aero Club, ugróterület és ugró kéretik, hogy mondjon véleményt erről a formáról, és tegyen kiegészítő javaslatot, mert ennek a kísérletét minél hamarabb meg szeretnénk kezdeni.

Valószínű, hogy ezt a formát ebben az évben már néhány versenyen ki lehet próbálni, és a DM2000-ret már így lehetne megrendezni, amennyiben szakgrémium is hozzájárulását adja.

Ford.: Mándoki B.

Dr.R.Hoenle (EXI): Újdonságok a formaugrásban az 1999. évi IPC konferencián.

(Fallschirm Sportmagazin, 1999.No.3.)

Dubrovnikban a közeljövővel, azaz 1999-el, kapcsolatosan lényeges változások nélkül ért véget a konferencia. 1999-ben a formaugrókat érintő fontosabb változások a következők:

- * Teljesen nemzeti női csapat Világkupa értékelése a formaugró Világbajnokság során 4-esben és 8-asban csak akkor lehetséges, ha versenyszámonként legalább négy nemzet vesz részt. Egy versenyszámon belül két csapatban való részvétel nem megengedett, mert egyébként fennáll annak a lehetősége, hogy egy tisztán női csapat valamely tagja úgy a Világkupában, mint a Világbajnokságon érmet nyerhetne.
- * A 16-os versenyprogramba a 2. blokk (eddig Centipede-Moth) a bírászkodási okok miatt "Stereo-Bipole-Inter-Stereo- Bipole"-ra változott, gyakorlatilag egy megduplázott ismert 8-as alakzat 180°-os átmenettel 4-4-es Zipper párba.
- * A 4-es és 8-as érvényes alakzatokban nincsenek további változások, a szabályokban sem. Egyedül a videós személye lett markánsabban definiálva. Amennyiben a videós egy csapat 6. tagja, szükség esetén ő is kap érmét, egyébként nem.

A jövő számára, azaz 2000-től, a formaugró bizottság vitaanyagot készít "új forma" címmel, amelynek célja olyan versenyek rendezése, amelyek érdekesebbek, költségkímélőbbek, rövidebb ideig tartanak. Röviden az "olimpiai kihívásra"-re történő átváltásról van szó, amelyet már kétszer sikeresen megrendeztek és leteszteltek.

Röviden:

- * Hosszabb váltott fordulók helyett egy időben 8-as ill. 4-es forduló történik egy időben.
- * 2 minősítő forduló után legfeljebb 32 csapat jut a döntőbe, miközben mint a kieséses rendszerénél egy-egy ugrássorozat alatt a résztvevők száma 16-ra, 8-ra, 4-re csökken. Az elődöntőben a 4 csapat eldönti a 3. és 4. hely sorsát, majd a két gyorsabb kerül a döntőbe.
- * A cselekvési idő 15 ill. 20 másodperc (kiugrási magasság 2000 illetve 2600 m.).
- * A startforma mindig csillag alakzat, anélkül az értékelés nem kezdődik meg.
- * A cselekvési idő a kiugrás utáni 5. vagy 9. másodperccel kezdődik, vagy az első oldással a csillagból, ami mindig első sikeresnek számít.

További részletek a "A formaugrások új alakzatai" című cikkben található, valamint tájékozódni lehet a változtatások okairól.

Ford.: Mándoki B.