

Freytag Déla alezredes:

A HAJÓZÓ HALLGATÓK EJTŐERNYŐS KIKÉPZÉSE

Régóta sokat vitatott kérdés a hajózó állomány ejtőernyős kiképzése. Szükséges vélemények fogalmazódnak meg a témával kapcsolatban. Nézzük a konkrét tényeket!

A hajózó állomány ejtőernyős kiképzése egy komplex mentőeszköz kiképzés része. A 60-as, 70-es években a hajózó állomány mentőeszközökkel történő ellátottsága igen minimális volt, szinte csak az ejtőernyőre korlátozódott. Így történetelt meg 1974-ben, hogy a Pilis hegységben fának ütköző KA-26 helikopter 2 fős, sérült személyzetét a baleset után kb. 24 óra múlva találták meg. Feltehetően ez az esemény is hatással volt a fedélzeti mentőeszközökkel való ellátás továbbfejlesztésére. Így a későbbiekben már a mentőfelszerelést kiegészítették vészjeladó rádióberendezéssel, valamint olyan készlettel, amely a bajbajutott személyzet életbentartását, vészjel adását hivatott elősegíteni, valamint megszervezték a helikopteres kutató-mentő szolgálatot, amely - készségi fokának függvényében - percekben belül képes felszállni és a kutatást megkezdeni.

Az ejtőernyős kiképzés - ebben az időben - a gyakorlati repülő kiképzés megkezdése előtt 2 bekötött ejtőernyős ugrásból, majd évenként 1 bekötött ejtőernyős ugrásból állt. Az évenkénti ugrásokat Siófok térségében, a Balaton fölött hajtották végre a hajózó állomány, a földetérési sérülések elkerülése céljából.

Ebben az időben előfordult olyan eset, hogy az erős szél kifújta az ereszkedő ejtőernyősöket a Balaton fölül és hatan Siófok fái landoltak, szerencsére különösebb sérülés nélkül. Előfordult több könnyebb - súlyosabb baleset, amelyek végül a szakmai vezetést arra bírták, hogy ezt a rendszert vizsgálják felül, hiszen az évenkénti egy ejtőernyős ugrással nem lehetett egy megalapozott kiképzést folytatni. Ez - a köznyelv megfogalmazása szerint - "csak a halálfélelem gyakorlására volt elegendő".

A 00-as évek első felétől már egy megfontoltabb, tartalmasabb kiképzési rendszert valósítottak meg, amely jelenleg is él és a főiskolánkon tanulók is e szerint vesznek részt a kiképzésben.

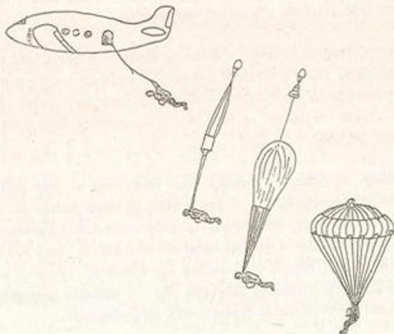
A hallgatók tanulmányi idejük alatt egy alkalommal ejtőernyős táborban kapják meg kiképzésüket. A tematikában elméleti alapoás, speciális testnevelés, gépelhagyás, ejtőernyő hajtogatás gyakorlása szerepel. Az elméleti anyagban nentőeszköz ismeret, ejtőernyő anyagismeret, gépelhagyás, tevékenység a levegőben, ereszkedés, földetérés szabályai, teendők különleges esetekben - a fő tárgykörök.

Az elméleti előkészítés és vizsga után kekrül sor a gyakorlati ejtőernyős kiképzésre, amelynek programja:

1./ 10 bekötött ugrás

Ugrási magasság: 800 m

Végrehajtása: a repülőgép elhagyása után megfeszül a repülőgéphez rögzített kioldóköttél. Az ejtőernyőtok a kioldóköttélen rögzített zsinór három biztosító tüskéje segítségével kinyílik. Ezzel egyidejűleg lehúzdódik a stabilizátor kioldókötteléhez rögzített kupolahuzat. A stabilizátor kupolája telítődik és lehúzza a főkupolát tartalmazó kupolahuzatot, a főkupola telítődik levegővel és megkezdődik a süllyedési folyamat. Tehát a repülőgép elhagyása után, az ugró közvetlen beavatkozása nélkül, 2-3 másodperc múlva az ejtőernyő kinyílik.



1. ábra

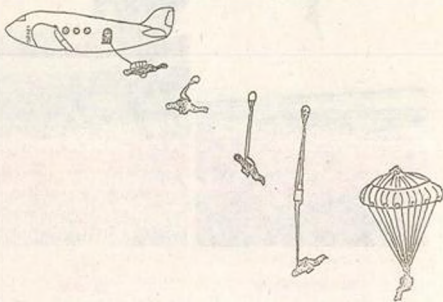
Bekötött ugrás

2./ 4 stabilizált eséssel végrehajtott ugrás

Ugrási magasság: 1000 m

Végrehajtása: a repülőgép elhagyása után kihúzódik a repülőgéphez rugózított kioldókötél, amelyhez a stabilizáló kupola huzatát csatlakoztatják. A stabilizáló kupola telítődik levegővel és közben kihúzza a huzatban lévő kupolát az ejtőernyőtökből. Ezt a folyamatot a zsákon és a huzaton lévő reteszelő berendezés szakítja meg.

A további egyenletes zuhanást a stabilizátor biztosítja. A stabilizált zuhanást a kioldóhuzal kihúzásával lehet megszüntetni. Ha 600 m-ig az ugró nem húzza meg a kioldó huzalt, úgy a PPK-U műszer nyitja az ejtőernyőt (a műszert 600 m-re állították be). Tehát ennél a gyakorlatnál az ugró gyakorolja a szabadesést és az ejtőernyő kézi nyitását.



2. ábra

Stabilizált eséssel végrehajtott ugrás

3./ 6 szabadeséssel végrehajtott ugrás

Ugrási magasság: 1000 m

Az automata kioldóműszert (PPK-U) az ugrási magasság fölé (2000-3000 m) állították be. A gépelhagyás után a kioldókötél kihúzza a műszer biztosítótűskéjét és beindul az óraszerkezet. 5 másodperc elteltével az ugró kézzel meghúzza a kioldót (ennek elmaradása esetén a műszer nyit).

Felszabadul a huzatba helyezett kupola a nyitóernyővel együtt. A nyitóernyő kinyílik és megkezdődik a nyitási folyamat.

Tehát az ugró gyakorolja a szabadesést és az ejtőernyő kézi nyitását, a nyitóműszer biztonságosan "figyeli, ellenőrzi" a tevékenységet.



3. ábra
Földetérés előtt



4. ábra
... és után.

Hajdóó hallgatónk az ugrásokat RS-0/A típusú, jó tulajdonságú, könnyen kezelhető, jól irányítható ejtőernyővel hajtják végre.

Az RS-0/A ejtőernyő biztosítja:

- magasságmérő felszerelését, amely jelzi a nyitási magasságot stabilizált vagy szabadeséssel végrehajtott ugrások esetén;
- tartalékernyő csatlakozását;
- kiváló irányíthatóságot;
- a függesztő rendszerről történő gyors leválasztást.

Műszaki adatai:

- minimális ugrási magasság vízszintes repülés és bekötött ugrás esetén 150 m;
- minimális ugrási magasság maximálisan 5 mp-es késleltetés esetén 400 m.

Megjegyzés: a 150 és 400 m-es minimális ugrási magasságok véssz esetekben nem nyújtanak teljes biztonságot, csak normális lefolyású ugrások esetén. Így a hajózó állomány gyakoroltatása ezen magasságok többszörösein (900-1000 m) történnek.

- maximálisan megengedhető terhelés 130 kg;
- süllyedési sebesség földközélen, normál légköri viszonyok és 80 kg terhelés esetén 4,5-6 m/s;
- haladási sebesség 4 m/s.

Nagyobb testsúlyú hallgatók esetén (80 kg felett) lehetőség van az RS-4/4 ejtőernyő használatára, amely hasonló az RS-B/A-hoz, csak nagyobb felületű és így kisebb a süllyedési sebessége, illetve nagyobb a teherbírása.



5. ábra

1990. szeptember - a 1800 szakasz ugrás előtt RS-B/A
főernyővel és BE-B/S típusú tartalék ejtőernyővel
felszerelve.

Az előzőekben ismertetett folyamatban megvalósított program lényesen eltért a régebbi kiképzési rendszertől. A folyamatosan végrehajtott 20 ejtőernyős ugrás megfelelő alapot ad ezen szakterület ismeretéhez, így a továbbiakban a hajózó állomány ejtőernyős ugrásra nincs kötelezve. Lehetséges gondolkozni azon, hogy 5-10 éves időszakonként a gyakorlati ejtőernyős kiképzést (3-5 ugrást) célszerű lenne megismételni. (Az általános mentőeszköz ismeret minden év kiképzési programjában szerepel.)

Milyen érvek szólnak a hajózó állomány gyakorlati ejtőernyős kiképzése mellett és ellene?

A leginkább emlegetett tény, hogy egyáltalán nincs szükség (többnyire lehetőség sem) a helikopterek, szállító repülőgépek vészelhagyására. Igaz, hogy az elmúlt 25 évet figyelembe véve egyetlen esetről tudok, amikor vészelhagyás történt, de akkor sem volt rá feltétlenül szükség.

A konkrét eset: MI-8 helikopter mindkét hajtóműve leállt a Balaton felett, erős hóesésben. A másod-helikoptervezető és a fedélzeti technikus ejtőernyővel elhagyta a gépet, az első-helikoptervezető sikeres leszállást hajtott végre a Balaton felületére. Annak ellenére, hogy sikeres volt az ugrás, valamint a kényszerleszállás is, a teljes személyzet életét veszítette a jegyes víz miatt.

Az ejtőernyős ugrás-, kiképzés melletti érveim:

- 1./ A hajózó "szakmához" egyértelműen hozzátartozó szakmai ismeret.
- 2./ Ismereteink az ejtőernyő szükségességéről alapvetően békeidőből származnak. Egy esetleges háború esetén - kiemelve a vadász- és szállító repülőgépeket - feltehetően teljesen más jelentősége lenne az ejtőernyőnek. A vadászrepülőknél az elmúlt években is több sikeres katapultálást hajtottak végre. Viszont nem tartom szerencsés megoldásnak típushoz kötni a gyakorlati ejtőernyős kiképzést.
- 3./ Az ejtőernyős kiképzés egy olyan pszichikai választó vonal, amely eldönti, eldöntheti a hajózó pályára való alkalmasságát. Aki erre a pályára készül, annak tudni kell uralkodni az idegein, le kell győznie a

félelem érzetét, otthon kell éreznie magát a magasságokban, a levegőben, hiszen ez az a dimenzió, amelyben feladatait végre fogja hajtani nap mint nap. Ezt a próbatételt semmiféle teszt, pszichológiai vizsgálat nem helyettesíti.

- 4./ Űrbizalmat ad a hajózó állománynak, az előírások, szabályok feltétlen betartására nevel. Az ejtőernyős ugrás "egyszemélyes produkció". A szabályok be nem tartása könnyebb esetben is kisebb-nagyobb sérüléssel járhat, de a szabályoktól való - vélt - kisebb eltérésnek is igen komoly következményei lehetnek.

Tudom, hogy semmit nem lehet abszolutizálni, nem lehet kizórólagos kijelentéseket tenni. Tudom, hogy még igen sok érvet lehetne a kiképzés mellett és ellene felsorolni. Én szükségesnek, emberformáló hatásúnak tartom a hajózó hallgatók ejtőernyős kiképzését, mivel csak az kezdheti meg a hajózó kiképzést, aki e követelményeknek megfelelt.

Elsőrendű feladatunk, hogy pszichikailag, fizikailag edzett, a szabályokat pontosan betartó hajózó hallgatókat neveljünk, akik meg tudnak felelni ennek a követelménynek.