



Hızlı Çöküş Sağlayan Manevralar

Yamaç Paraşütü Eğitim Notları | Düzenlenmiş PDF Sürümü

GÜVENLİK NOTU Bu doküman eğitim amacıyla düzenlenmiştir. Uçuş ve manevra uygulamaları yetkili eğitmen gözetiminde, uygun hava ve yeterli irtifa şartlarında yapılmalıdır.

HIZLI ÇÖKÜŞ SAĞLAYAN MANEVRALAR

Havada normal uçuş dışında duruma bağlı olarak daha hızlı çökmek istenirse değişik yöntemlere başvurulabilir. Uygulamadaki tercih o andaki koşullara ve pilotun kararına bağlıdır.

SİRAL DALIŞ

Keskin dairesel dönüşlerle hızlı çöküş sağlayan bir manevradır.

Keskin dairesel dönüşlerle hızlı çöküş sağlayan bir manevradır.

Frenlerden bir tanesi dönüşle birlikte yavaş yavaş artan şekilde omuz hizasının altına doğru indirildiğinde ve diğer fren yukarıda bırakıldığında gittikçe hızlanan dönüşlere girilir. Freni bir anda aşağı çekmek spin hareketini doğurabileceği için spiral manevrasına yavaş yavaş girilmesi uygundur. Spiralin ilerleyen safhalarında paraşütün hücum kenarı ve pilotun yüzü yere bakar hale gelir. Pilot çok hızlı dışa savrulduğu için paraşütteki gerilim 3-4 kat artabilir. Çöküş hızı 10m/s'nin üzerine çıkar.

Bu manevradan çıkmak için bastırılan fren yavaş yavaş bırakılmalıdır. Genelde paraşütün fazlaca hız kazanmış olması dönüşten çıktığında bir miktar tırmanışa geçmesine neden olur. Bu tırmanış sırasında kanadın stall olmaması veya önkolonlarda anlık ağırlık azalması nedeniyle önden kapanma olmaması için gerekli kumandalar verilmelidir.

Spiral manevrası sırasında sert ve sürekli dönüşler nedeniyle pilotun kendi konumunu algılama yeteneği azalır. Bu nedenle bulut içine istemsiz olarak girildiğinde çöküş sağlamak için diğer metodları uygulamak daha güvenlidir.

KULAK KAPATMA

Paraşütün kanat uçlarının kapatılarak taşıyıcı alanın küçültülmesini ve böylece çöküşün artmasını sağlayan bir manevradır. Özellikle termikli ve bulutlu havalarda istenilmeyen aşırı yükselmelerde yararlı bir harekettir.

"A" kolonları üzerindeki iplerin en dıştaki bir veya iki tanesi kolona bağlı olduğu noktanın 10cm üzerinde tutularak aşağıya çekilirse kanat uçları yani kulaklar kapanmış olur. Gerekli anda frenlere kolay ulaşabilmek için fren kulplarının daha önceden el bileklerine geçirilmiş olması uygundur. Bazı paraşütlerde çekilmiş olan ipler sürekli tutulmazsa kulakların kendiliğinde açılması eğilimi vardır. Bu durum söz konusu olmasa bile kontrollü bir kapanma sağlamak için iplerin sürekli tutulması yerinde olacaktır. Bu aşamada frenler ile yönlendirme de yapılamaz. Bunun yerine dönülmek istenen tarafa vücut ağırlığı kaydırılarak çok keskin olmayan dönüşler sağlamak mümkündür.

Yere çok yaklaşımadan önce kulakların açılması gerekir. Eğer ipleri bırakmanız kulakların kendiliğinden açılmasını sağlamıyorsa o zaman iki fren ile pompalama yaparak kulakları açabilirsiniz. Bu manevra spirale nazaran daha güvenlidir ve daha alçak irtifalara kadar uygulanabilir.

B-KOLON STALL

Bazı kanopilerin (genelde yeni modellerin hepsinin) dengeli olarak çok hızlı çökmeleri mümkündür. Kanat boyunca uzanan ikinci sıra iplerin yani B kololarına bağlı iplerin aşağıya çekilmesi bunu sağlar. Bu manevrada B kolonunun aşağıya çekilmesi paraşütün ortadan uzunlamasına kırılmasına ve tamamen sönmeden pilotun tepesinde kalarak uçar yapısını bozulmasına neden olur. Bu sırada ileri hız sıfırlanır ve dikey düşüş başlar. Hemen hemen tüm ağırlık B ipleri üzerindedir. Bu nedenle B-kolon stall manevrasını uygulamadan önce paraşütünüzün bunu kaldırabilecek sağlamlıkta olduğuna emin olmalısınız. Diğerlerine göre daha hızlı çöküş sağlayan bu manevra yere en az 200m. kala bitirilmelidir.

Bu durumdan çıkmak için B kolonları dengeli ve hızlı bir şekilde bırakılmalıdır. Eğer yavaş bırakılırsa paraşütün ileriye hız kazanamayarak derin stalla girmesi tehlikesi vardır. Kolonları bıraktığınızda paraşüt öne hız kazanmadıysa frenleri fazlaca çekip bırakmak paraşütün öne hamle yapmasını ve hız kazanarak uçuşa geçmesini sağlayacaktır.

360 DERECE DÖNÜŞ

360 derecelik dönüş, frenlerden birinin kalça hizasına kadar çekilmesiyle kubbenin tam bir tur atması durumudur.

Daha çok bir hedefe yaklaşırken ve termik dönüşlerinde termiğin merkezinde kalabilmek için yapılır.

Diğerlerinin yanında irtifayı azaltmak için pek kullanılmaz. Ama 360 derecelik dönüşlerde, özellikle rüzgarlı havalarda rüzgar yönünde sürüklenme olabileceğinden dikkat etmek ve iyi planlama yapmak gerekmektedir.

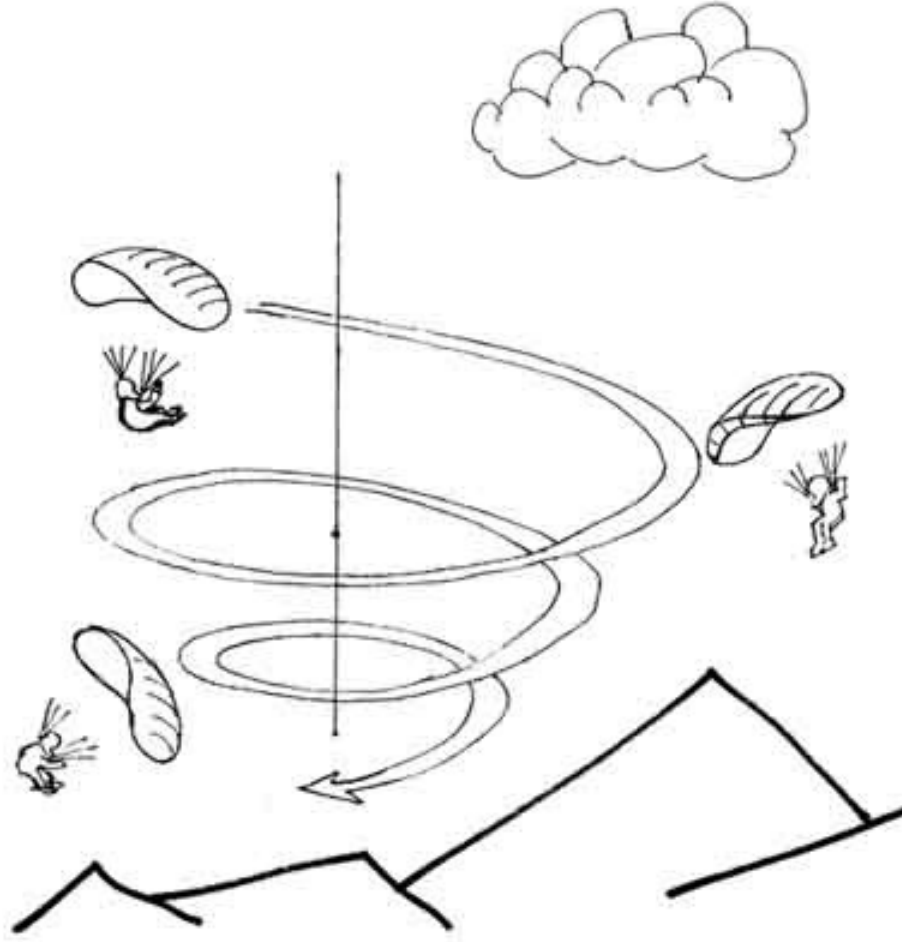
WINGOVER HAREKETİ

Pilotların en çok sevdiği hareketlerden biridir. Kubbenin frenlerin yardımıyla sağa ve sola hızlı bir şekilde sallandırılmasıyla çöküşün artırılması durumudur. Daha çok gösteri veya zevk için yapılır. Tam bir wingover hareketi yapabilmek için

bu hareketin bir çok defa kontrollü olarak çalışılması gerekir. Sert sallanımlarda (frenlerin en ufak bir orantısız çekilişinde) kubbeye meydana gelebilecek basınç azalmalarından dolayı

kapanmalar yaşanabileceğinden pilotların kontrolünün iyi olması gerekir.

Görseller



Şekil 1