



Kalkıştaki Hatalar

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.

Koşuyu çok eğik yapmak

Nedeni

Kalkış sırasında aşırı bir güçle karşılaşılacağını düşünüp öne fazla eğilerek güç uygulamaya çalışmak.

Sonuç: Bu hatada vücudumuz tam olarak ileri doğru rahat bir şekilde koşamıyacağından dengemizi kolay kaybederiz ve paraşütün stabilizesini kolay bozarız. Kontrol ise sıfır dır.

Kolonları öne doğru itme

Nedeni: Kolonları yukarı doğru omuzlarımızın gerisinden kaldırmak yerine, kolonları ileri - öne doğru itme hatasına girilir. Bu paraşütü tepeye doğru getirme isteği sırasında ortaya çıkan bir yer refleksidir. Arkamızda duran bir nesneyi ileri doğru kollarımızla çekerek

güç uygulama güdüsünden dolayı yapılır.

Sonuç: Bu yanlış refleks sonucu kanopi tepemize gelecektir. Ne varki kolonlar ileri doğru itildiğinde bırakma anında kolonlarda oluşan boşluk yüzünden paraşüt ön kolon bırakma esnasında gerginliğini ve stabilizesini yitirir.

Kolonları bırakmadan önce tepemizde gergin duran kanopi kolanları bırakma esnasında gerginliği bozulacağında bizi taşımaya bilir.

Kolları çok açık koşuyu gerçekleştirme

Sonuç: Bu şekildeki koşuda kollara çok yük bindiğinden kişi koşuda çok efor kaybeder. Aynı zamanda eller %25 - kulak hizasında gözükmeye rağmen dirseklerden kırık olmayıp aksine tamamen açık olduğundan %50 fren konumundadır. Bu durumda kubbe tepemize yeterince hızlanmayacak ve kalkışımız ya çok

uzun bir koşu sonucunda gerçekleşecek yada gerçekleşmeyecektir.

Konsantrasyon eksikliği

Nedeni: Kendinden tam olarak emin olamama, kalkış anına kendini tam olarak verememe.

Sonuç: Bütün hataların en başında yer alır. Kafasında türlü endişeler olduğundan kalkış yapabilmesini kendi kendine kısıtlar ve türlü aksaklıklara meydan verir. Kalkış anındaki gelişmeleri tam olarak takip edemez. endi hatalarının ve ayrıca kalkış sırasında oluşan aşamaları fark edemediğinden eğitimi normalden

fazla uzar.

Stremear kontrollerini yapmama

Sonuç: Kalkış yapmadan yapılması gereken stremear kontrolü atlanırsa rüzgarın istikameti bizim kubbemizi serme doğrultusuna uygun olmayabilir veya kalkış sırasında değişik yönlerden gelen rüzgarlar paraşütümüzün

stabilizesini bozabilir. Paraşüt tam olarak rüzgara dönük serilmediğinden kalkış esnasında büyük ihtimalle yıkılacaktır.

Ayrıca stremear kontrolü tam olarak yapılmazsa diğer bölümlerde anlatılan rotar rüzgarla kalkış olayı başımıza gelebilir.

Koşu hızındaki ayarsızlık

Sonuç: Koşu hızında yapılan bu hatada kişi koşuya ya çok gereksiz bir hızla ya çok gereksiz bir hızla paldur küldür yapar ki bu durumda paraşütün kafaya gelişi gerçekleşebilir ve kalkış başarılı olabilir. Fakat kişi

bu gelişmelerin hiç birisini farkedemediğinden kalkışı rastgele ve düzensiz olur. Bir diğeride kişi kalkışta çok yavaş koştuğundan ve ilk hamlenin yetersiz bir hızda oluşundan dolayı kubbe arkada çok ağır gelir ve kişi çok zorlanır.

Kolonları aşağıya çekiş

Nedeni: Kolonları ileri doğru iterken yaptığımız yanlış refleks sonucu uygularız.

Sonuç: Kalkış sırasında kişi kolonları arkada sopa kaldırır gibi kaldırmayıp ileri ve aşağıya doğru çeker. Tabi bu durumda paraşüt çok dengesiz tepeye gelir. Tepeye dengeli gelse bile kolonları bırakma esnasında kolonlar çok bol olduğundan paraşütün dengesi

tamamen bozulacaktır.

İki kolonu eşit kaldırmama

Nedeni: Kalkış esnasında kolların pozisyonunu ve birbirlerine olan paraleliliğini tam olarak hissedememe.

Sonuç: Bu durumda da kanopinin sağ ve sol hücum kenarları yerden eşit bir şekilde kalkmayacak ve tepemize stabil bir şekilde gelmeyecektir.

Kanopi kontrolü yapmama

Nedeni: Kalkış öncesi konsantrasyon eksikliği ve bilinçsiz kalkış.

Sonuç: Kanopi kontrolünün yapılmadığı anlarda ise kanopinin durumunu tam olarak bilemeyeceğimizden kalkışımızı yapsak bile bu oldukça kontrolsüz bir kalkış olacaktır. Ve

oldukça tehlikeye açık bir durumdur. Bunun sonucu olarak geç ön kolon bırakma - erken ön kolon bırakma, kubbede herhangi bir yıkılma sırasında tam olarak gereken hamleyi yapamama gibi olaylar olabilir.

Geç ön kolon bırakma

Nedeni: Kanopi kontrol yapmamak.

Sonuç: Kanopinin hızı bizim hızımızı geçecek ve tepemizde durmayarak ileri doğru atılacaktır. Paraşütümüz ya önden A-kolon stall olacaktır. Yada bizim dengemizi kaybetmemize neden olacaktır. Kalkış sırasında başımıza gelecek en riskli durumdur.

- Harnese oturma. Birçok kaza, pilotların kalkıştan hemen sonra harnese oturmak için dengesizce debelenmesi sonucu olmuştur. En kötülerini de frenleri elinden bırakmadan harnesin altını tutarak oturmaya çalışırken meydana gelmiştir. Pilot farkına varmadan Stall yapacaktır, veya harnese yerleşmek için tek elini kullandıysa kanopi Spin'e girecektir. Bir başka kötü fikir ise, önce frenleri bırakıp sonra elleri kullanarak harnese yerleşmeye çalışmaktır. Bir kapanma olduğunda frenleri o kargaşada tekrar bulmak kolay olmayacak ve pilot yamaca çakacaktır. Bir başka çok da kötü olmayan fikir ise, frenleri tek elle tutup diğer elle harnese oturmaya yardım etmektir. Yinede bir kapanma olduğunda düzgün bir müdahale mümkün olmayacaktır. Eğer kalkıştan hemen sonra harnese kendiliğinden oturmadıysanız, en iyisi yamaçtan bir miktar uzaklaşmayı bekleyin ve bunu deneyin: Ellerinizle kolonları ileriye doğru iterken(frenleri bırakmadan ve normal fren pozisyonunda), geriye yaslanın ve dizlerinizi karnınıza doğru çekin, bu şekilde harnesinize cuk diye oturabilirsiniz. Harnesinizi uygun biryere asıp deneyerek bu hareketi pratik yapmanız çok faydalı olacaktır. Ayrıca harnesinizin sırt yaslanma ayarlarının da çok sıkı olmadığını kontrol ediniz

- ATTITUDE. Kalkış yapmak zorunda değilsiniz. Eğer hava şartları veya yeni bir uçuş bölgesinde uçacağınız için rahat hissetmiyorsanız, bırakın başka bir gün, daha iyi şartlarda, daha iyi yerlerde uçun. Grup sendromunu ve sadece şov yapmak için uçanlara dikkat edin. "Hey, ben bu havada uçarım, kalkıyorum" deyip patlak rüzgarda kalkıp geriye sürüklenen yada olduğu yerde mahsur kalan kişiler çok olmuştur, eminim çok eğlencelidir.

- Rüzgar hızı 3 saniye içinde 10km/s(6mil/s)'den fazla değişiyorsa, hava türbülanslıdır. Kalkış yapmayın.
 - Gri bulutlar daha da kararıyor. Termikler ve kaldırıcı bölgeler daha da güçleniyor. Kalkış yapmayın, eğer havadaysanız inin. Etrafınıza baktığınızda yakın bir mesafede sağanak yağmur görebilirsiniz.
 - Ön kolonları çekip kanadı şişirmeden önce kendinize şöyle demelisiniz: "Bu bir deneme, ve herşey uygun ve yolunda giderse kalkışı yapacağım" Sakın kendinize şöyle demeyin: "Bundan önce iki kere kalkmayı beceremedim, bu sefer insanların bana gülmelerine izin vermeyeceğim".
 - Kalkıştan hemen sonra, kanadınız hız kazanmak için öne dalar.(yeterince hızlı koşmadıysanız) ve ardından bir kabarma izler. Eğer siz bu kabarmanın başlangıcında frenleri çekerseniz bu sallanma hareketini arttırmış olur ve salınımın üst noktasında kanopiniz Stall olabilir. Bu etki termiklere(veya herhangi bir kaldırıcıya) girerken de göz önünde bulundurulmalıdır.
 - Kalkmak için en kötü 10 neden: 1) Yeterince bekledim. 2) Aşağıya yürümek istemiyorum. 3) Açım, üşüdüm. 4) Bu kadar yol geldim. 5) Hava kararmak üzere. 6)Yağmur başlamadan kalkalım. 7) Amanın! Sivrisinekler beni canlı canlı yiyorlar! 8) Akşam yemeğine gecikeceğim. 9) Kalkmassam korkak olduğumu düşünürler 10) Bu tatilimin son günü.
- Ters kalkışta dönerken ayakların yerden kesilmesi. Eğer kanopi tepemize gelir gelmez ayaklarımızın yerden kesilmesi riski var ise, bu meydana gelmeden çabucak dönüşü yapmak iyi olacaktır. Eğer bu hızlı dönüşü yaparken ayaklarınız yerden kesilirse, dönme hareketini durduramayıp döndüğünüz yönde kolonlar çaprazlaşacak ve yüzünüz yamaca dönük şekilde uçmaya başlayacaksınız. Bu benimde başıma geldi ve düzeltmek için çektiğim yanlış fren kanopimin tam yamaca doğru dönmesine sebep olmuştu. Bunu önlemek için, öncelikle dönüşü çok hızlı yapmayın ve/veya arkanızdan tutarak kalkışa yardım edecek tecrübeli birinden yardım isteyin. En önemlisi de ters bir şekilde havalandı iseniz, soğuk kanlı olmak, kanadınızı yamaçtan uzaklaştırmak ve ondan sonra kolonları eski haline döndürmektir. Önünüze dönerken kolonları elinizle tutun ve ileri döndüğünüzde tekrar öteki yana dönmek için birbirinden ayrı tutun. Kalkmadan önce göğüs kolonunun çok sıkı olmadığını kontrol edin
- Kalkışta kanat kontrolü. Havalanmadan önce kanadınızı kafanızın üstüneyken ters takılmış kolonları, ip atmalarını, kravatları ve düğümlemeleri iyice kontrol edin. Bir defa uçuşa geçtikten sonra bu durumlardan kurtulamayabilirsiniz. Eğer yeterince rüzgar varsa bir süre sabit kalın ve kanadınızı iyice kontrol edin
 - Kanat kafanızın üstüneyken yana yatmaya başladı. Bundan kurtulmak için yukardaki tarafın frenini çekmek, eğer öne doğru çok güçlü bir kuvvet uygulamiyorsanız, sadece diğer tarafında yere yatmasına neden olur. Bu durumda yapılması gereken, kanadın yatan tarafına doğru ilerleyip vücudunuzu kanadın merkezine almaktır
 - Kanadı B kolonlarıyla yere indirmek. Yer çalışması yaparken kanadınızı aniden yere indirmeniz gerekirse, frenleri bırakıp B kolonlarını çekin. Bu hareket kanadın yüzeyini azaltıp kanadı frenlerle inderebileceğinizden daha hızlı yere indirir. Unutmayın ki frenleri bırakmadan bunu yapmayı denerseniz, B kolonu ve firar kenarı arasında rüzgar alan bir bölge yaratırsınız. Bu teknik B kolonunun bağlantı noktalarını çok zorladığından her inişinizde bu yöntemi kullanmayın
 - Kanadı yana kayarak yere indirmek. Kanadınızı kısa bir sürede söndürmenin bir yoluda Kanadın bir tarafına doğru koşarken aynı tarafın fren ipini elinize dolamaktır. Bu kanadı yan çevirecek ve kanadın daha az bir alanı rüzgar alacaktır. Kanat 450 den fazla döndükten sonra ters taraftaki kulak kapatacak ve kısa bir süre sonra hücrelerin büyük bir kısmı kapanacaktır.
 - Uçuş şartları hakkında senden daha fazla bilgiye sahip bir başka pilotun kalkmasını bekle.
 - Zayıf rüzgarda kalkacaksanız en az engel olan
- koşu yolunu seçin.
- Genellikle termikler düzgün zaman aralıklarında oluşur. 20 dakika kadar rüzgarı izledikten sonra bir sonraki termiğin çıkacağı zamanı tahmin edip, rüzgar artmadan kalkış yapabilirsiniz. Bu sırada her aralıktaki rüzgar hızının değişimini de gözlemelisiniz.
 - Kalkış sırasında yüzünüze hafif bir rüzgar gelirken arkanızdaki ağaçların sallandığını görüyorsanız bunun nedenini, rotor bölgesinde olmadığınızdan emin olmak için bulmaya çalışın.
 - Kalkış noktasında rüzgar güçlü eserken yer seviyesinde hafif bir rüzgar olduğunu aşağıdakilerden öğrendiniz. Bu rüzgarın düşük irtifadan gelmediğini ve uçuş sırasında iyi bir kaldırıcı bölge bulamayacağınızı gösterir. Fazla kaldırmayan bir rüzgarlarda kalkış yapmak için hazır olun
 - Bir uçuşumdan kalkış yapacaksınız ve kalkışın önündeki sert rüzgar arkanızda bir rotor yaratır. Eğer çok geriden kalkış yapmaya çalışırsanız kaldırıcı bant sizi geriye doğru, rotor bölgesine, atmaya çalışacağı için

dikkatli olun. Mümkün olduğunca ilerden kalmaya ve maximum hızda uçmaya çalışın. Eğer uçuşumun kenarında durmaya niyetliyseniz, yatay olmayan rüzgar yönü, eğer frenleri yeterince çekmezseniz ileriye çeker, kanadın biraz önünüzde stabil hale geçmesine neden olacağının farkında olun.

- Rüzgar 300den fazla bir açıyla geliyor ve arazi yapısı nedeniyle (Ağaçların arasından açılmış bir pist veya kayak pisti.) bu şekilde kalkmanız gerekiyorsa kalkıştan hemen sonra rüzgarın geldiği taraftan kapatma yaşayabilirsiniz. En kısa zamanda rüzgara doğru dönün..
- Bacak kolonlarını bağlamayı unuttunuz. Bu nedenle bir kaç insan ölmüştür. Koltuk altlarıyla birkaç dakika çaresizce asılı kaldıktan sonra kendini bırakan insanlar. Eğer sizinde başınıza böyle bir şey gelirse şunları yapın. Kolonları sıkıca tutun. Ağırlığınızı kollarınızla taşıyarak ayaklarınızı yukarı doğru sallayıp, iplerin ve kolonların arkasına çengel gibi geçirin. Bu şekilde baş aşağı dururken ellerinizle oturak kısmını altına çekin. Normal oturma pozisyonuna geçmek için öne doğru hafif sallanıp bacak kolonlarınızı bağlayın. Bu tekniği garajınızda deneyebilirsiniz.
- Göğüs kolonunuzu bağlamayı unuttunuz. Benzer bir durum arabalarda kullanılanlara benzer kilit mekanizmasının uçuş sırasında boşalması nedeniyle benim de başıma geldi. İlk şaşkınlıktan sonra tekrar kitlemeye çalışın. Kilitlemek için gerekli güç, oturma pozisyonunuza bağlı olarak ağırlığınızın %25'i kadar olacaktır.
- Hortum. Eğer kanada kuşandıktan sonra bir hortum yaklaştığını fark ederseniz kanadın havalanmasını önlemek için hemen kanadın ortasına atlayın. Kalkış için beklerken kanadınıza gereksiz yere uzun süre bağlı kalmayın.
- Kalkıştan önce önünüzdeki insanların kalkacağınıza dair uyarın. Onlar sizin kalkışınızı/kalkamayışınızı izlerken siz de önünüzdekilerden birinin kanadını şişirip koşu yolunuzu kapatmasını veya türbülans oluşturmamasını önlersiniz
- Yedek kontrolü. Taşıma sırasında yedek tutacağını yerinde tutan velcro iyice sabitlenip, gerektiğinde, yedeğin atılmasını zorlaştırabilir. Kuşama girmeden önce:
- Tutacağını yerine nasıl bağlandığını kontrol edin.
- Yedeğin pinlerinin iyice yerleştirilmiş olduğunu kontrol edin.
- Kalkıştan önce tuvaletinizi yapın. Kalktıktan sonra sizi rahatsız edebilir. Havada tuvaletinizi yapmak zorunda kalırsanız rüzgarı arkanıza alın:)
- İplerinizi açmayı kolaylaştırmak için A kolonlarından birini tutup, aynı tarafın fren ipini çekin. Bu genellikle diğer iplerin de açılmasını sağlar. Eğer kuşamınız takla atmadıysa ve kolonlar birbirlerinin içinden geçmediyse A kolonlarından başlayın.
- Herhangi bir nedenle kanadınız karmakarışık bir hal almışsa açmak için şunu yapın: Hücum kenarının ortasından tutup kulaklara doğru açılmalıdır. Kulaktan tutup dışarı doğru çekmeye çalışmak durumu daha da karıştırır.
- Termik geçerken rüzgar artıyor, fakat önünüzdeki ağaç dalları kırırdamıyorsa, termik bulunduğunuz noktanın gerisinde oluşuyor ve sizin bulunduğunuz bölgedeki havayı çekiyor olabilir. Biraz soğuk bir hava hissedebilirsiniz. Bu kalkmak için iyi bir zaman değildir.
- Sert rüzgarda kanadınızı sererken birisi kanadınızın hücum kenarına, kanadın havalanmasını önlemek için, bir kaç küçük taş koyabilir veya A kolonlarından çekerek 30 cm yüksekliğinde bir duvar oluşturabilir. Bu kanadın üstündeki rüzgarın hızını azaltır.
- Her kalkışınızda kulaklar kanadın ortasından önce yükseliyor ve at nalı veya V şeklinde kanadınız yükseliyor. Bunu önlemek için A kolonunu tamamen çekmek yerine A kolonundaki, en dışta kalan ipi hariç, iplerini elinize alarak çekin(eldiven takarak). Bu ilk kanadın ortasını çekmenizi sağlar.
- Kalkışa hazırsınız fakat yağmur başlıyor. Acaba gerçekten bu uçuşu yapmalı mısınız? Bilinki yağmur damlaları büyüdükçe bulutun altındaki çekim daha güçlü olur. Yani eğer damlalar küçükse kaldırıcı çok fazla olmayabilir ama büyüklerse kalkmaktan kaçınin.
- Kalkmak için aklınızda ufak bir şüphe olsa bile kalkmamaya özen gösterin. Unutmayinki bu sporu zevk için yapıyoruz, uçuş boyu şüpheli, rahatsız bir uçuş yapmak bu zevki kaçıır.(Kendi düşüncem)