

HIZ ÇUBUĞU (SPEED BAR) ÜZERİNE İPUÇLARI**Yazan: Bob DRURY / Çeviri: Muharrem KILIÇ****Kaynak: Cross Country Magazine, Sayı 76, sayfa 67-68**

90 ların başlarında hız sistemine sonuna kadar basarak uçmak sadece çaresiz durumdakiler, çılgınlar ve çok yetenekliler tarafından göze alınabilecek bir seçenektir. Yamaçparaşütleri ne yüksek hızlar için üretiliyor ne de bu hızlarda test ediliyorlardı ve hızlandırılmış uçuş daha çok yeni bir bilimdi. Basit bir yaklaşımla, üretimdeki standart kanatlara uygun bir miktar, yarışma kanatlarına ise kolonların izin verdiği yada pilotun cesaret edebileceği kadar hız sistemi hareket mesafesi tahsis ediliyordu.

O zamanların ana test otoritesi ACPUL, kanadın yüksek hızlardaki davranışları üzerine hiç bir test gerçekleştiriyordu. Ve ürktücü şekilde, ACPUL hala kanatların hızlandırılmış uçuşlardaki kapanmalardan çıkışını test etmiyor. ACPUL tarafından sertifikalandırılmış kanatların kullanılabilir hız aralıklarının sadece alttaki üçte ikilik kısımlarında test ediliyor olmaları garip bir ihmaldir.

Ancak yine de zaman değişiyor ve şimdilerde üretilen modern yamaç paraşütlerinin bir çoğu çok kullanışlı ekstra hız aralıkları ile üretiliyorlar ve DHV artık testlerine kanadın en yüksek hızdaki simetrik ve % 70 asimetrik kapanmalarını dahil ediyor. Bu günlerde hız çubuğuna uzanmak sizi tepenin arkasına sürüklenmekten kurtaracak bir son çare değil, daha çok günlük uçuşunuzun tamamlayıcı bir bölümü olmalıdır.

Benim şu sıralar uçtuğum kanadı, Ozone Proton GT'yi ele alalım. DHV 2-3 sertifikasına sahip, 22 km/s hızda stola giriyor, sıfır frende (trim hızı) 38 km/s hızla uçuyor ve hız çubuğu ile 56 km/s hıza kadar yükseliyor. Kanadın hız aralığı 34 km/s (56-22=34) ve bunun 18 km/s' i hız çubuğunda; kullanılabilir hız aralığının % 50 sinden fazlası hız çubuğu ile elde ediliyor. Bu ek hız aralığını nasıl en iyi şekilde kullanacağını bilmek, karşı rüzgarda ilerlerken size daha fazla performans sağlayacaktır. Yaptığımız neredeyse her uçuş, ister açık arazide bir bulut altında ilerlerken olsun, ister Alpler'de bir vadiyi geçmeye çalışırken olsun, bir şekilde rüzgara karşı süzülüş içeriyor. 75. sayıda Adrian Thomas (GB) bize Speed to Fly teorisi hakkında güzel bir değerlendirme yapmıştı, fakat tavsiyelerinde en iyi şekilde yararlanabilmek için, tek yapmanız gereken çubuğa basıp gün batımına doğru süzölemek değildir.

Hız sisteminizin faydasını arttırmak için, öncelikle çubuğa bastığınızda kanada ne olduğunu ve bunun uçuşunuzu nasıl etkilediğini anlamamız gerek. Ayrıca kanadın 10 m altında oturan pilotun nasıl bir sarkaç gibi hareket ettiğini ve pilot ile kanadın çok kısa bir an için nasıl farklı hızlarda uçtuklarını anlamak da çok önemli.

Çubuğa ilk basılma anında, kanadın hücum açısı düşer, kanat hızlanır ve pilotun önüne doğru dalar. Çok kısa bir an için kanat pilottan daha yüksek hızda uçar. Neticede sarkaç hareketimiz pilotu tekrar kanadın altına getirir ve pilot kanadın yeni, yüksek hızına ulaşır. Bu sırada kanat pilotun oldukça önüne dalabilir ve bu dalış önemli miktarda irtifa kaybına neden olur. Sonuç olarak hızlı uçuşa geçişi nasıl gerçekleştirdiğiniz hem performansınız hem de emniyetiniz açısından son derece önemlidir.

İncelikle Hızlanma Sanatı

Gelin kendi ülkelerinde Ulusal Şampiyonada yarışan iki tanınmış pilotun, 'Kazma Henry' ve 'Uyanık Chris' in durumlarını ele alalım. Önce 'Kazma Henry' nin hızlanma metoduna bakalım. Kanadı çok az hisseden, akıl gücünden çok bilek gücüyle hareket eden birisi olarak Henry, kanadı bir anda son hıza yükseltmek için ayaklarını sonuna kadar çubuğa gömüp, kolonlardaki makaralar tokuşana kadar basıyor.

Henry'nin farketmediği şey, bu kazmaca yaklaşımın kanadı çok fazla ileriye daldırdığı, hücum açısının büyük oranda düştüğü, kanadın çok hızlandığı ve bir an için kanadın kocaman, sert kapanmalara çok yatkın konuma geldiği. (Unutmayın ne DHV ne de ACPUL kanadın ne kadar kolay kapandığını test etmiyorlar, sadece kanat kapandıktan sonra ne olduğuna bakıyorlar.) Son hıza çıkmak için ilk üç denemesinde Henry yanlışlıkla % 80 lik kapanmalar yaratarak 180 derecelik dönüşler yapıyor ve zar zor

kazandığın irtifasının büyük bölümünü kaybediyor. Henry hız çubuğuna ne kadar hızlı ve ne kadar sert basarsa kanat o kadar fazla öne saldırıyor ve kapanma ihtimali de o kadar artıyor.

Henry'nin dördüncü denemesinde kanat açık kalıyor ve kapanmıyor, kanadın aniden öne fırlayışı, ancak Henry ve kanat aynı hıza ulaştıklarında son bulacak kocaman bir sarkaç hareketine neden oluyor. Bu dalış Henry'nin irtifasından yiyor ve yine gereğinden fazla irtifa kaybediyor.

Öte yandan 'Uyanık Chris' in, uçuş dinamiklerini hissetmekte doğal bir yeteneği var ve hızlandırılmış uçuşa, yavaşça, yumuşakça ve kademeli olarak geçmeyi tercih ediyor. Çubuğa ayaklarını gömmek yerine, kanadın dalışını dikkatle izleyerek yavaşça basıyor ve biraz daha basmadan önce vücudunun kanadın yeni, daha yüksek, hızına yetişmesi için zaman tanıyor. Sonunda o da son hıza ulaşıyor fakat kanadı kapanacağı kadar dalışa hiç zorlamadan. Ayrıca vücudunun kanadın hızına yetişmesi için zaman tanıyarak sarkaç hareketinden büyük oranda kaçınıyor ve son hızına arkadaşı Henry'den oldukça fazla irtifa ile ulaşıyor.

Aktif Süzülüş

Her iki kanat da son hızlarında uçmaya başladıklarında iki pilotun hız çubuklarını kullanma teknikleri arasında bariz farklılık görülüyor. Kazma Henry sadece çubuğa sonuna kadar basmış halde kaskatı oturuyor. İçinde uçtuğu havanın hareketlerini ve kanat üzerindeki etkilerini hissedip buna göre reaksiyon gösteremiyor ve sonuçta üç koca kapanma daha yiyor ve sonuncusu onu hedef çizgisine çok az kala bir ağaçta asılı bırakıyor.

Öte yandan Chris kanadın hava içerisindeki hareketlerine göre dalışını aktif olarak kontrol etmeyi seçiyor. Hızlı uçuştan önce nasıl frenlerle kanada aktif pilotaj yapıyorsa, şimdi de kanadın hızını ve hücum açısını hava hareketlerine göre ayarlamak için hız çubuğunu kullanıyor.

2

Kanat ileri daldığında ayağını çubuktan hafifçe çekip kanadı yumuşakça yavaşlatıyor ve vücudunun yetişmesine zaman tanıyor. Aynı şekilde kanat geriye düştüğünde çubuğa hafifçe basarak kanadı yumuşakça hızlandırıyor ve kanadın pilota yetişmesine zaman tanıyor. Bu şekilde yaparak Chris kanadı doğrudan kafasının üzerinde tutuyor ve gereksiz dalışlardan kaçınıyor. Hava tamamen sakin olmadığı sürece bacaklarının hareketsiz kaldığı süre bir kaç saniyeyi aşmıyor.

Frenlere dokunduğunda kanat aniden yavaşlayıp tekrar dalacağı ve bu hem emniyeti hemde performansı için kötü olacağı için kanadı yönlendirmek için yalnızca ağırlık kaydırıyor. Aynı zamanda bazı kanatlar hızlandırılmış uçuşta fren kumandalarına kötü tepkiler verebiliyorlar. Sadece kanat kapanmak üzere olduğunu söyler gibi olduğunda müdahale ediyor.

'Uyanık Chris' arkadaşının ağacı üzerinden bir kaç yüz metre fazladan irtifa ile geçiyor. Kanadı yavaşlatmak için ayağını yavaşça çubuktan çekerek kanadın sertçe geriye yatıp tırmanmasını, sonra yeniden dalmasını engelliyor. Hedef çizgisini kolayca geçiyor, yarışı kazanıyor ve 'Kazma Henry' ye bir bira ısmarlamak isin spiral atarak iniyor.

Bir Uyarı

Hız çubuğu ile uçuş konusunda ne kadar iyi pilot olursanız olun hemen her kanat hızlandırılmış uçuştaki düşük hücum açısı nedeniyle kapanmalara daha yatkındır. Bunun üzerine, sahip olduğunuz ekstra hız yüzünden kapanmalarda kanatlar çok daha sert tepkiler verebilirler. DHV testleri sırasında neredeyse bütün kanatlar en yüksek derecelerini hızlandırılmış testlerden almaktadırlar ve çok emniyetli kanatlar bile hız çubuğu ile kapandıklarında daha hızlı reaksiyon gösterirler. Bu nedenlerle hız çubuğunu kullanmayı ancak büyük bir kapanmadan sonra kanadı açmanıza yetecek kadar irtifanız varsa göze almalısınız. Ağaç tepelerini sıyrarak son sürat uçarsanız sonunda kendinizi aralarında bulursunuz.

Hız çubuğu ile uçuşta büyük bir kapanma yiyecek kadar talihsizseniz hemen ayağınızı çubuktan çekerek kanadın hala uçuşta olan tarafını yavaşlatın. Eğer bunu yapmazsanız ve çubuğu daha fazla basılı tutmaya devam ederseniz kanadı çok keskin ve sert bir spirale sokmanız mümkündür.

Akıllıca kullandığınızda hız sisteminiz sizi uzun süzülüşlerin sonuna daha hızlı ve daha yüksek irtifayla, çubuğu makaralar tokuşana kadar bastığınızdan daha emniyetli şekilde ulaştıracaktır. Kanadınızın bütün hız aralığını kullanarak kendinizi kanadınızda var olduğunu bile farketmediğiniz yeni bir performans seviyesine çıkarabilirsiniz.

PRATİK İPUÇLARI

-Kuşamınızı doğru şekilde ayarladığınızdan emin olun. Hız ipiniz kolonlardan aşağıya kuşamınızın altındaki bir makaraya oradanda başka bir makaradan geçerek ayağınıza uzanmalıdır. Çubuğa bastığınızda kuşamınızla birlikte geriye doğru devrildiğinizi farkederseniz, kuşamınızdaki ilk makaralar ağırlık merkezinizden çok ileride bir yerde demektir. Bu durumda çubuğa basarken uçuş pozisyonunuzu korumak için kolonları yumuşakca tutmanızın faydası olabilir.

-Kanadınızın sahip olduğu hız aralığının tamamını kullanmak isterseniz, hız çubuğu iplerini kısaltmanız yada bir merdiven sistemi yapmanız gerekebilir. Merdiven sisteminde alttaki basamak sonuna kadar basıldığında yüksek hız aralığının yarısı ile hafif şiddette karşı rüzgarla uçmanızı sağlayabilir. İkinci basamak sadece maksimum hıza çıkmanın hem faydalı hemde emniyetli olacağı nadir anlarda kullanılır.

-Hız sisteminizi ellerinizi kullanmadan ulaşabileceğiniz şekilde ayarlayın. Üstteki çubuğu oturağın tam altında duracak şekilde yukarı çekin ve onun altında da topuğunuzu kolayca takabileceğiniz bir halka bırakın.

