

KORKULARINIZI YENMEK

Yazan: James Freeman / Çeviri: Muharrem KILIÇ
Kaynak: Cross Country Magazine, Sayı 65, sayfa 44-47

Hemen her pilot uçuş hayatı boyunca belirli bir dereceye kadar korkuyu yaşar. Spordan maksimum keyfi almanızla belkide özgürce uçuş hayallerinizi terketmeniz arasındaki farkı korkunuzu nasıl ele aldığınız belirleyecektir. Korku tamamen normal bir insan reaksiyonudur fakat bunun sadece bir duygu olduğunu zannediyorsanız yanılıyorsunuz. Korku aslında kaygı duygusu ile biyolojik stres tepkisinin bir kombinasyonudur. Önce olayın temelinde yatan işlemleri daha iyi anlamamıza yardımcı olacak bazı temel bilgilerle başlayalım.

Stres tepkisi tümüyle çözülebilmüş fizyolojik bir süreçtir ve korkuyu anlamak için anahtardır. Bu tepki doğrudan beyin, sinir sistemi ve vücuttaki kimyasal mesaj sistemi ile ilgilidir. Pekala, bir stres tepkisi başlattık diyelim: sonra ne olur? Karmaşık bir dizi yol vasıtasıyla stres tepkisi vücudun endorfin, kortizol, aldostron ve adrenalin gibi bazı kimyasal mesajcı maddeleri salgılamasını sağlar.

Peki bu kimyasal çorba vücutlarımıza ne yapar? Endorfinler afyon gibi acıyı dindirmeye ve kendinden geçme hali sağlamaya yarayan doğal uyuşturuculardır. Kortizol vücut metabolizmasını hızlandırır ve kana şeker salgılanmasını sağlar. Aldostron böbreklerin sodyum tutmasını böylece kan hacminin artışı sağlar.

Adrenalin bütün bu yukarıdaki etkiler içerisinde en güçlü olanıdır, kan basıncını ve daha fazla kan pompalanması için kalp hızını artırır, kan öncelikle doğrudan kaslara ve kalbe yönlendirilir ve sindirim sisteminden çekilir (midenedeki o tuhaf hissin nedeni bu kan eksikliğidir), terlemenin artmasına ve de bütün sinir sisteminin çok daha hızlı tepki verebilmesi neden olur.

1

Bütün bu tepki tehdit altında hayatta kalabilmeniz için doğa tarafından dikkatle düzenlenmiştir. Beyninizi ve sinir sisteminizi harekete geçirir, kalbin pompaladığı kanı artırır ve en fazla ihtiyaç duyulacağı yerlere yönlendirir, kaslara ve beyne ekstra yakıt sağlar, kan kaybına karşı kan hacmini yükseltir, canınız yanarsa acıyı dindirir ve hatta avuç içlerinize ve ayak tabanlarınıza fazladan bir kayganlık sağlar.

TELAŞ

Kalkıştan önce hissettiğiniz heyecan sadece vücudun yaklaşan mücadeleyi karşılamak için verdiği stres tepkisinin bir parçasıdır. Birleşik Devletler Hava Kuvvetleri ve diğerleri tarafından yürütülen araştırmalarda artan stres seviyesinin belli bir noktaya kadar pilotların performansını arttırdığı görülmüştür. Şekilde de görüldüğü gibi stres seviyesi bu noktayı geçerse performans çok kötü bir şekilde düşüş gösterir. Buna göre stresin en yararlı olduğu bir seviye vardır. Ancak problem bu seviye çok yakın bir seviyede (turuncu bölge) faaliyet gösterildiğinde ekstra stres için pek tolerans kalmamasıdır. Bizim amacımız ise stres seviyemizi hareket kabiliyetimizi kısıtlayacağı tehlikeli bölgelere yaklaşmadan yeşil bölgede tutmak olmalıdır. Başlangıç olarak yapılan bir hata pilotun üzerindeki yükü ve stresi artırır ve potansiyel olarak takip eden daha fazla hataya ve belkide bir kazaya neden olabilir.

Artık korku dediğimiz şeyin aslında zihin ve beden arasında gerçekleşen karmaşık bir oyun olduğunu anlamış bulunuyoruz. Ne yazık ki bu sistem her zaman tasarlandığı gibi çalışmaz. Ortada gerçekten bir tehdit de olabilir ancak genelde sadece hayalidir. Sahip olduğumuz birçok duygusal alıcılardan biri tarafından algılanır. Beyin tarafından iyice işlenir. Bazen bu bilgi asla bilinç seviyemizin üzerine çıkarılmaz. Bazen mesajlar karışır. Nasıl endişe bir stres tepkisine yol açabiliyorsa tersi de gerçekleşebilir: bir stres tepkisi endişe uyandırabilir. Bazen bütün sistem aşırı yüklenir ve göçer.

Peki bu temel bilgileri anlamak korkumuzu yenmemize nasıl yardımcı olacak? Buraya kadar korkuyu yaratan bazı süreçleri, performans üzerine faydalı etkilerini ve de risklerini anlamış olmalısınız. Şimdi korkuyu kabul edilebilir seviyelerde tutmanın bazı pratik yollarına bakabiliriz. Bu seviye her bir birey için farklıdır.

Biliyoruz ki stres tepkisi, yararımıza çalışmak üzere tasarlanmış olsa bile, çok şiddetlenirse probleme yol açabilir. Stres tepkisi uyandırabilecek şeyler; hipoglisemi (yememekten dolayı kan şekerinin çok düşmesi ya da çok fazla tatlı şeyler yemek), kafein, nikotin, akşamdan kalmak, yoruluk, uykusuzluk, enfeksiyon, yaralanma, ateş ve susuz kalmaktır. Gerektiğinde bunların hepsinden kaçınılabilir. Etkileri ise birbirine eklenerek artar. Gece iyi bir uyku çekmek, sağlam bir kahvaltı yapmak ve bol bol sıvı içmek uçuş öncesi sakinleşmenizi sağlayabilir. Sabah bir iki kupa kahvenin biraz zararı olacaktır. Sanırım herkes içki ve sigaranın zararlarını işitmiştir o yüzden sadece azaltın diyorum.

Endişe kısmındaki tetikleyiciler ise çok ve çeşitlidir. Uçuşla ilgisiz olanları, para, iş ve aile ile ilgili olabilir. Bunlar bu yazının kapsamı dışında kalıyolar uçuşa gitmeden önce onları bir kenara bırakın. Eğer bunu yapamıyorsanız o zamana kadar uçmamayı düşünün. Neyseki uçuşla ilgili endişe tetikleyicileri kontrol etmek daha kolaydır.

KORKUDAN BİR ADIM ÖNDE OLMAK

Uçuş yetenekleri ile ilgili en önemli nokta sürekliliktir. Uzun bir aradan sonra kanadınızla düzenli olarak uçtuğunuz zamanlardaki kadar uyumlu olamazsınız. Kendinizi zorlamayın, uzun bir aradan sonra ilk uçuş için yumuşak koşulları seçin. Kalkış ve iniş gibi temel tekniklerde sorun yaşıyorsanız, bir eğitmenle ya da yalnız olarak, tekrar eğitim tepesine geçin ve tekniğinizi tekrar bileyin. Süreklilik ve üst düzey uçuş yetenekleri kendine güveninizi yüksek tutmanız için en iyi dayanaklardır.

Diğer bir konu ise kanadınızdır: bir çoğumuz yeni yüksek performans kanatlarının cazibesine kaptırırız kendimizi. Ne yazık ki bu kanatlar yüksek performanslarının yanısıra daha yüksek tecrübe gerektiren uçuş karakterlerini de beraberinde getirirler. Kanadınızı gerçekten uçurabiliyor musunuz? Emniyet karakterinden memnun musunuz? Onu uçurmaktan gerçekten tad alıyor musunuz? Sağladığı 4 km/s ekstra hıza ya da onda birlik ekstra süzülüşe gerçekten ihtiyacı duyuyor ve bunları kullanıyor musunuz?

2

Koşmadan önce yürümesini öğrenin. Uçuşunuzu geliştirirken her aşamanın ve o aşamada yaşayabileceğiniz zevklerin tadını çıkarın. Gökyüzü okyanus gibidir, ne olduğunu bile anlamadan boyunuzu geçebilir. Kanat, kuşam, uçuş bölgesi, hava koşulları gibi değişkenlerden her seferinde yalnızca birini değiştirmenizi söyleyen eski kurala uyun. Bu dikkatinizi uçuşa vermenizi sağlar.

Bir uçuş planınız olsun, aslında birkaç tane olsun. İleriyi planlamayı öğrenin böylece herhangi bir durumda henüz olaylar başınıza gelmeden ne yapacağınızı bilirsiniz. Olaylar olduktan sonra değil olmadan önce harekete geçin. En önemlisi kanat sizi değil siz kanadı uçurun.

Daima zihninizin köşesindeki küçük alarmı dinleyin, bilinçaltınız size birşeyler söylemeye çalışıyor olabilir. Endişenizin sebebinin bulmaya çalışın, sizi tam olarak neyin kaygılandırıldığını bulun. Eğer ortada gerçekten bir problem varsa düzeltmek için harekete geçin. Yoksa kendinize arada sırada hatların karışabileceğini hatırlatın. Eğitmen bir dostumun söylediği gibi "Kalkışta endişeli değilseniz çok fazla uyuşturucu almışsınızdır demektir!" Unutmayın "kalkmak ya da kalmamak size kalmıştır" fakat bir kez kalkışı seçtiğinizde bütün dikkatinizi ve enerjinizi vermeniz gerekir, biraz daha azı belaya davetiye çıkarmak demektir.

Milyarlarca insan arasında uçmak gibi harika bir ayrıcalığa sahip küçük bir azınlığa dahil olduğumuz için ne kadar şanslıyız. O kadar çok insan, özgürlüğün en büyük simgesi olan uçuşu hayal eder ki, ama yine de çok azı gerçekten uçar. İnsanlık tarihinde ilk kez teknolojinin bir insanın sırtında bir kanatla bir dağın tepesine tırmanıp, kanadıyla koşmasını ve bulutlara doğru süzülmesini sağladığı bir çağda yaşıyorum. "Uçabiliyorum..." demek gerçekten de ne harika bir sözdür.

Kendi kendime neden dünya daki herkes uçmaz ki diye soruyorum. Birazcık çaba ile ona ulaşmak mümkün olduğu halde neden günlerini yerde kuşları izleyerek ve uçmanın özgürlüğünü sadece hayal ederek geçirmekle yetinirler. Korku, belki de bunun en büyük nedeni.

Korkunuzu yenmeyi, size sağlayacağı yüksek performans ve güçlü hisleri kullanmayı öğrenin, uçuşun altın rüyası hiç kararmasın. Hatta eskisinden daha da kıymetli hale gelsin. Sonuçta yaşayan olan herkes ölür ama ölen herkesin yaşamış olduğu söylenemez.

Bu riskleri hayattan kaçmak için değil, hayatı kaçırmamak için alıyoruz. (No Fear sloganı)

Greg Hamerton bir yamaç paraşütü pilotunun aklının en çok kurcalayan 10 şeyi inceliyor?

Korku elinizi ayağınızı bağlayıp bir zamanlar çok sevdiğiniz sporun tüm zevkini alıp götürebilir. Genelde korktuğunuzun farkına bile varmazsınız, sadece aldığınız keyif tıpkı bir zamanlar ümit vaadeden bir bulut gibi buhar olup gider. “Neee? Korku mu? Ben mi? Ben korku nedir bilmem, öyle zayıflıklarım yoktur benim.” demeye başlamayın hemen. Eğer aşağıdakilerden birisi bile aklınızdan geçiyorsa ilk adımı, korkuyu kabullenmeyi, başardınız demektir. İkinci basamak korkuyu anlamaya çalışmak, üçüncüsü kontrol altına almak ve en son adım ondan kurtulup kendinizi yuvanızda hissetmektir.

1. Ya kanadım kapanırsa?

Bütün modern yamaç paraşütleri performanstan çok emniyetini göz önünde bulunduran çok sıkı testlerden geçmektedir. Seviyenize uygun kanat seçin: eğitim için DHV 1, hafta sonları ve keyif uçuşları için (ya da 50 saatten az uçuş süresi olanlar için DHV 1/2, düzenli olarak uçan tecrübeli pilotlar ve seyrüsefer (XC) uçuşları için DHV 2 ve sadece ileri seviye/yarışma pilotları için DHV 2/3. Buna ek olarak SIV kursu denilen programlı bir eğitimle stabil olmayan uçuş manevralarını çalışabilir, her tür kapanmada kanadı nasıl düzleteceğinizi öğrenebilirsiniz.

Eğer kanadınız emniyet testinden geçmemişse aşağıdaki ikinci soruyu göz önüne almanız gerekir, çünkü kanadınızın bazı durumlardan çıkamama ihtimali yüksektir.

2. Ya malzemem kopar/kırılır/yırtılırsa?

Yük testleri çok çetindir. Bir kanadın DHV ya da AFNOR testlerini geçebilmesi için pilot tarafından uçuşta yaratılabilecek yükler altında zarar göremez olması gerekir. Öyleyse malzemede hasar oluşması ancak ihmal yüzünden gerçekleşebilir. Aşağıdakileri sağlamak sizin sorumluluğunuzdur.

-Düzenli fabrika kontrolleri: en az yılda bir kez tüm ekipmanınızı kontrol ettirin.

-Günlük malzeme kontrolü: uçmadan önce aracınızın tüm kısımlarını sistemli olarak kontrol edin.

-Uçuş öncesi kontrolü: her kalkış öncesi hayati kısımları (korumalar, harnes, askılar, kanat, hava ve trafik) sistemli bir şekilde kontrol edin. Yedek paraşütler psikolojik olarak büyük rahatlık sağlarlar ve diğer her şey sizi yolda bıraktığında sizi kurtarırlar.

3. Ya çok yükselir ve aşağıya inemezsem?

Bir kanada irtifa kaybettirmek oldukça kolaydır, B kolunu stolu yaklaşık 7 m/sn lik bir çöküş yaratır. Sadece aşırı kümülüs gelişimi sırasında ya da çok aşırı rüzgarlarda irtifa kaybetme çabalarınız boşa çıkabilir. Yani göklerde kaybolup gitme tehlikesi aslında gelişmekte olan bir Kümülönimbus (Cb) bulutunu farkedememe tehlikesidir. Cb ler birden bire ortaya çıkmazlar fakat gözü açık olun. Basit bir kural uçuşunuz yerin 30 km kadar çevresinde çirkin görünüşlü kümülüsler varsa ya da hava raporları gizli Cb (stratus kaplı gökyüzünde gizlenmiş fırtına hücreleri) uyarısı veriyorsa uçmamaktır.

4. Ya havada çarpışırsam?

Bir çarpışmanın meydana gelmesi için iki pilot gerekir, onlardan birisi de sizsiniz. Prensipte savunmada uçmaktır. Bütün yamaç paraşütlerinin uçuş hızları yaklaşık olarak aynıdır, fren miktarını değiştirerek etrafınızdaki pilotlara göre hızınızı ayarlayabilirsiniz. Trafik sorunlarına bulaşmamanın en kolay yolu tıpkı yolda araba kullanır gibi emniyetli bir mesafeden önünüzdeki kanadı izlemektir. Bu etrafınızda emniyetli şekilde uçabileceğiniz boş bir bölge yaratır. Dönüş niyetinizi gösterin ve yönünüzü değiştirecek herhangi bir şey yapmadan önce çevrenizi kontrol edin. Bu diğer pilotlarla aranızdaki mesafeleri korumanızı sağlar. Birisi sarhoş gibi üzerinize gelir ve çarpışma kaçınılmaz olursa (önünden kaçamamış ya da inememişseniz) bir yedek paraşüt hayati önem taşır. Kullanın.

5. Panik olursam?

Panik ters bir durumla başa çıkacak tecrübeye sahip olmadığınızda ortaya çıkar. Acil bir durumda yanlış bir şey yapmak durumu daha da kötü hale getirir. Ne olursa olsun kanadızı uçurun, pilot sizsiniz başkası değil. Kanadınızla satbil olmayan manevraları çalışarak aşırı durumlar için tecrübenizi yavaş yavaş arttırın, bir SIV eğitimi alın. Bu eğitim emniyetinizi arttırmak ve uçuştaki aşırı durumlara alışmanızı sağlamak için düzenlenmektedir.

6. Kaza yaparsam?

Kalkıştaki kazaların nedeni her zaman zayıf kanat hakimiyetidir. Siz kanadı uçurmaya başlayacağınıza kanat sizi uçurmaya başlar. Ararsanız her yerde açık ve geniş alanlar bulabilirsiniz, bundan sonra tek ihtiyacınız olan şey bir kanat ve rüzgardır. Gidip yerde kanat hakimiyetinizi geliştirin. Kanadı sadece tek kolonla çekin, yan çekin, gözleri kapalı çekin, kolonlar çapraz olarak çekin. Kanatla engellerin etrafından dolanın, frenleri bırakıp sadece vücudunuzla hareket ederek kanadı kontrol edin. Türbülanslı bir yerde (ağaçların arkasında) oynayın. Daha sonra bunları arkadaşınızın kanadı ile yapın.

İnişteki kazalar beş nokta taklası ile yumuşatılabilir, bu çarpmanın şiddetini yumuşatmak için çok iyi bir yoldur. Evde bir matın üzerinde daha sonra çimenlerde çalışın. Bu vücudun normal bir tepkisi değildir o yüzden düzenli olarak pratik yapmak gerekir.

Geliştirebileceğiniz diğer bir yetenek iniş yaklaşmasıdır. Her inişinizde iniş alanında bir hedef belirleyin ve bir metreden daha yakınına inebilirsiniz kendinizi ödüllendirin. İnebileceğiniz çok küçük bir alan ile karşı karşıya kaldığınızda bu yetenek çok kıymetli olacaktır.

7. Kaza yaparsam ve beni kimse görmezse?

Her pilotun kabusu: gözlerden uzak bir vadide kaza yapmak. Öncelikle diğer pilotlarla bağlantı kurabileceğiniz bir telsiz taşıyın. İkinci olarak bir cep telefonu taşıyın. Üçüncü olarak diğer yöntemler sonuç vermezse diye bir kaç işaret fişeği bulundurun. Ve daima arkadaşlarınızla birlikte uçun, sizin kaybolduğunuzu fark edeceklerdir, özellikle de uçuştan önce ne yapacağınızı ve uçuş planınızı birlikte tartışmış iseniz.

8. Issızlığın ortasına inerseniz?

Uçarken daima yanınızda biraz yiyecek ve su taşıyın. Bu gün kopup gideceğiniz, uzaklara medeniyetin dışına ineceğiniz büyük gün olabilir. Niraz dirençle çok uzun yürüyüşler yapmam mümkündür. Biraz rahatsız olabilir ama korkacak bir şey değildir, hayatta kalırsınız.

9. Tekniğim zayıflarda ne yapmam gerektiğini unutursam?

Burada en büyük dostunuz alçakgönüllülük olmalıdır. "Daha öğrenecek çok şey var." Sözünü benimseyin. Eğer ayda bir uçuştan daha fazlasını uçmuyorsanız kesinlikle tekniğiniz zayıflıyor demektir. Seviyenizin düştüğünü varsayın eğer xc pilotu iseniz artık bir orta seviye pilotusunuz, kulüp pilotu iseniz başlangıç pilotu. Kendinize uygun bir rehber bulun daha tecrübeli bir pilottan yardım alın. Bir süre yumuşak koşullarda basit uçuşlar yapın.

10. Neye uğradığımı bile anlamadan başıma bir şey gelirse?

Ne olduğun bile anlamadan serseri bir darbe tarafından yakalanmak bu sporun özgürlüğüne karşılık olarak hepimizin kabullendiği bir risktir. Hepimizde az ya da çok bu korku vardır. Fakat serseri bir darbenin durup dururken ortaya çıkması nadir bir olaydır, kötü havanın her zaman bir sebebi vardır. Hava akışını bozan bir engel, sürtünme türbülansı ya da termik türbülansı. Okuyarak meteoroloji bilginizi arttırın böylece kendinizi kötü havanın ortasında bulmazsınız. Kim olursa olsun tüm pilotların boyunu aşacak aşırı beklenmedik durumlar çok çok nadirdir, ancak olabilir. Fakat bu risk uçmak karşılığında tüm pilotların doğal olarak kabullendikleri bir risktir. Bunun sizin için fazla olduğunu düşünüyorsanız, size tavsiyem hafta sonları sinemaya gitmenizdir.

