

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΜΕ
ΑΛΕΞΙΠΡΩΤΟ
ΠΛΑΓΙΑΣ

ΞΗΡΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Προσγείωση για τον αρχάριο – πρωτάρη
2. Προσγείωση σε άπνοια
3. Προσγείωση με μέτριο ως δυνατό αέρα (10-25χμ)
4. Προσγείωση με πολύ δυνατό άνεμο (25-35χμ)
5. Προσγείωση με πάρα πολύ δυνατό άνεμο (35 και άνω χμ)
6. Προσγείωση σε περιοχή απελευθέρωσης θερμικών
7. Προσγείωση σε μεγάλη έκταση
8. Προσγείωση σε μικρή έκταση
9. Προσγείωση σε επικλινές έδαφος μικρής κλίσης
10. Προσγείωση σε επικλινές έδαφος μεγάλης κλίσης ή πατάρια
12. Προσγείωση στα υπήνεμα
13. Προσγείωση στην απογείωση επικλινούς εδάφους
14. Προσγείωση σε επίπεδη απογείωση
15. Προσγείωση κοντά σε πόλεις
16. Προσγείωση σε δέντρο
17. Προσγείωση με ούριο άνεμο
18. Προσγείωση σε νερό

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς (παραπέντε) είναι μια πτητική συσκευή που μονίμως κατεβαίνει στον αέρα.

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς είναι μια πτωτική συσκευή που έχει εκπληκτικά μεγάλα ποσοστά ασφάλειας, ο κίνδυνος να χτυπήσει κάποιος είναι φυσικά με το έδαφος, γι' αυτό και είναι απαραίτητο να μάθουμε να απογειωνόμαστε αλλά και να προσγειωνόμαστε ασφαλώς .

Ένα μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων γίνεται κατά την προσγείωση. Ακόμα και πιλότοι που πετάνε καιρό ακούγεται μερικές φορές έχουν ατυχήματα.

Θα προσπαθήσω να αναφερθώ λοιπόν σε τρόπους προσγείωσης ανά περίπτωση , βάζοντας κι εγώ το λιθαράκι μου σ' ένα μεγάλο θέμα που αν και φαντάζει απλό, πάντα μας αγχώνει λίγο ή πολύ όταν δεν γίνεται στο γνώριμο και κάτω από τις γνωστές συνθήκες μέρος που πάντα καταλήγουμε μετά την πτήση μας .

Δυστυχώς το πώς πρέπει να φρενάrouμε κατά περίπτωση, δεν είναι πάντα εφικτό να προλεχθεί ή να `χει μια καθολική ισχύ, αλλά πολλές φορές εξαρτάται από τις ιδιαίτερες συνθήκες της συγκεκριμένης στιγμής, γι' αυτό είναι απαραίτητο να `χουμε πολύ καλή αίσθηση του αλεξιπτώτου, πράγμα που συμβαίνει κάνοντας πολλά επίγεια, ώστε να παίρνουμε τα μηνύματα που μας μεταφέρει. Δυστυχώς οι πιλότοι του Σαββατοκύριακου δεν δίνουν μεγάλη σημασία στα επίγεια, επιλέγοντας να πετάξουν όταν τους δίνεται η ευκαιρία παρά να αναλωθούν στα επίγεια. Κάτι όμως που δεν βοηθά στην καλύτερη σχέση μας με την πτέρυγα και στα μηνύματα που μας περνάει, ,ώστε να ξέρουμε πότε θέλει περισσότερο ή λιγότερο, πιο γρήγορο ή αργό, πιο απότομο ή μαλακό φρενάρισμα.

Τα επίγεια είναι λοιπόν άκρως απαραίτητα και για την ασφαλή απογείωση και την ασφαλή προσγείωση. Επίσης οι πολλές τσουλήθρες βοηθάνε να έχουμε καλό έλεγχο της πτέρυγας μας κατά την προσγείωση παρά να βιαστούμε να θερμικάρουμε, επειδή μας αρέσει περισσότερο ή ζηλεύουμε ή παροτρυνόμαστε από τους φίλους μας ,όντας κακοί ή μέτριοι στις προσγειώσεις μας .

Ο κανόνας που όλοι μας πρέπει και ακολουθούμε είναι να εκλέγουμε από πολύ νωρίς το χώρο που θα προσγειωθούμε. Προσεγγίζουμε το χώρο προσγείωσής μας, χωρίς ποτέ να τον προσπερνάμε (εκτός κι αν είμαστε πολύ ψηλά – πάνω από 50-70m-) και κάνουμε οκτάγρια ή εσάκια μέχρι που να χάσουμε το παραπανίσιο ύψος και να μπούμε για προσγείωση στο χώρο που στοχεύουμε, χωρίς ελιγμούς που θα μας δώσουν επιπλέον ταχύτητα ή που θα μας κάνουν να χάσουμε απότομα, περισσότερο ύψος απ'ότι υπολογίζαμε αρχικά. Και επίσης για κανένα λόγο δεν τραβάμε τα φρένα μας πολύ , όταν είμαστε ακόμα ψηλά – πάνω από 2-3m- και δεν τα κρατάμε μόνιμα τραβηγμένα ,γιατί υπάρχει κίνδυνος, είτε να στολάρουμε την πτέρυγα και να πέσουμε προς τα πίσω και κάτω, είτε να μην έχουμε ταχύτητα και δυνατότητα τελικού φρεναρίσματος, και έτσι να «σιάσουμε» με δύναμη στο έδαφος. Έχουμε πάντα υπόψιν μας, το φαινόμενο της ανεμοβαθμίδας που αυξάνει την ταχύτητά μας καθώς πλησιάζουμε προς το έδαφος.

Πολλές φορές παρασυρόμαστε, και θέλοντας να διατηρήσουμε την ταχύτητά μας σε χαμηλά επίπεδα, όπως όταν ήμασταν ψηλότερα, αρχίζουμε να φρενάρουμε. Έτσι όταν φτάσουμε για να προσγειωθούμε δεν έχουμε όλο το μήκος των φρένων μας που απαιτεί ένα καλό φρενάρισμα αλλά και αν τα αφήσουμε τελευταία στιγμή, κινδυνεύουμε να αποκτήσουμε μεγάλη ταχύτητα, από την τάση της πτέρυγας να βουτήξει μπροστά. Τέλος πρέπει να καταπολεμήσουμε την τάση να μην βάζουμε τα πόδια μας κάτω γιατί φοβόμαστε ότι θα χτυπήσουμε αλλά να ακουμπάμε με τη ζώνη που μας δίνει την ψευδαίσθηση ότι θα μας προστατεύσει. Ένα, σε σωστή στιγμή και ένταση,

φρενάρισμα και η ετοιμότητα να τρέξουμε (σε άπνοια) λίγα βήματα, δεν τραυματίζουν ποτέ τα πόδια μας, τα οποία πάντα, λειτουργώντας σαν αμορτισέρ, προστατεύουν από χτυπήματα που μπορεί να κάνουμε στη μέση ή τη σπονδυλική μας στήλη, εάν προσγειωνόμαστε με τη ζώνη, όσο κι αν έχει μεγάλο όγκο και προστασία (αέρα – χοντρά προστατευτικά).

Σε περίπτωση που πετάμε πολύ ώρα, πριν φτάσουμε πολύ κοντά στο έδαφος κουνάμε τα πόδια μας για να δούμε αν είναι σε ετοιμότητα. Μερικές φορές το πολύ σφιχτό δέσιμο του βάρου δημιουργεί μούδιασμα

1. ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΧΑΡΙΟ

Για τον αρχάριο που δεν έχει αναπτύξει ακόμα καμία αίσθηση για το λόγο του αλεξιπτώτου που πετάει, αλλά και που είναι πολύ πιθανό να κάνει υπερδιορθώσεις που δεν αφήνουν την πτέρυγα να ηρεμήσει και να σταθεροποιηθεί.

Είναι απαραίτητο ν'ακολουθήσει τις εντολές του εκπαιδευτή του, να διατηρήσει την ψυχραιμία του, και να αποφύγει να τραβάει τα φρένα του αλεξιπτώτου για να διορθώσει τυχόν παρεκκλίσεις του κοντά στο έδαφος και φυσικά να κατευθύνεται πάντα αντίθετα στον άνεμο που την κατεύθυνση του μαρτυρούν ο εκπ/τής πρωτίστως, αλλά και η κατεύθυνση του ανεμούριου δευτερευόντως. Αν για κάποιο λόγο πρέπει να διορθώσει λίγο την πορεία του ενώ είναι στο τέλος στην ευθεία της προσγείωσης, είναι καλύτερο να χρησιμοποιεί το βάρος του σώματός του πάνω στη ζώνη ρίχνοντάς το προς την πλευρά που πρέπει να στρίψει και όχι τα φρένα.

2. ΣΤΗΝ ΑΠΝΟΙΑ

Όταν επικρατεί άπνοια η προσγείωση μας ακολουθεί το γενικό κανόνα στοχεύοντας πάντα την περιοχή που βρίσκεται μετά την αρχή του χώρου και πριν τη μέση ώστε κι αν πέσουμε έξω στους υπολογισμούς μας να έχουμε

πάντα έδαφος κατάλληλο πριν και μετά τον αρχικό μας στόχο. Είναι πολύ σημαντικό να έχουμε υπόψιν το φαινόμενο της ανεμοβαθμίδας που έχει ως αποτέλεσμα να αποκτούμε περισσότερη ταχύτητα όσο πλησιάζουμε στο έδαφος. Γι' αυτό πρέπει να αφήνουμε το αλεξιπτωτο να έχει πάντα ταχύτητα και τα φρένα μας να έχουν όλο το μήκος τους ώστε πετώντας σταδιακά, βρισκόμενοι στα 2m, και με ένα τελικό δυνατό φρενάρισμα, 1m πριν το έδαφος, να ανακόψουμε την ταχύτητα του αλεξιπτώτου και να προσγειωθούμε ομαλά. Επίσης στην άπνοια μπορεί να χρειαστεί να τρέξουμε κάποια βήματα ώστε να σταματήσει η ταχύτητά μας, γι' αυτό και προετοιμαζόμαστε να ακουμπήσουμε το ένα πόδι πρώτα, έτοιμοι να τρέξουμε, και όχι και τα δυο λες και θα μείνουμε ακίνητοι στο μέρος που πατήσαμε.

3. ΣΕ ΜΕΤΡΙΟ – ΔΥΝΑΤΟ ΑΕΡΑ

Σε συνθήκες μέτριου ως δυνατού ανέμου (από 10 έως 25km) η προσγείωσή μας φαντάζει πολύ πιο εύκολη αφού κινούμαστε αργά και ίσως δεν χρειάζεται και απολύτως καθόλου φρενάρισμα. Όμως όσο περισσότερος ο άνεμος, τόσο μεγαλύτερος ο κίνδυνος να ξεφύγουμε από το πεδίο προσγείωσης. Αυτό συμβαίνει καθώς ο λόγος του αλεξιπτώτου χειροτερεύει και οι υπολογισμοί μας που έχουμε συνηθίσει πέφτουν έξω με αποτέλεσμα να μην μπορούμε στο χώρο προσγείωσης. Γι' αυτό σ' αυτές τις περιπτώσεις δεν απομακρυνόμαστε απ' αυτόν αλλά κινούμαστε πάντα στην αρχή του χάνοντας ύψος με τους τρόπους που είναι ο κανόνας προσγείωσης, έτοιμοι κάθε φορά να προσγειωθούμε.

Αν δεν είμαστε όμως πάνω από το χώρο προσγείωσης ήδη, αλλά κατευθυνόμαστε προς αυτόν, είναι καλό να έχουμε το νου μας και για μια εναλλακτική λύση. Εάν δούμε ότι ο λόγος μας δεν μας βγάζει ως εκεί, αποφασίζουμε γρήγορα και επιλέγουμε την εναλλακτική, όταν υπάρχει υπόνοια ότι κινδυνεύουμε να μην φτάσουμε ποτέ στο στόχο μας. Κάλλιο γαϊδουρόδενε παρά γαϊδουρογύρευε...

Όσο δυνατώτερος ο άνεμος τόσο περισσότερο σε εγρήγορση είμαστε για τα υπήνεμα που δημιουργούν ψηλά δέντρα, κτίρια, εμπόδια γενικώς και που φυσικά πρέπει να αποφεύγουμε να προσγειωνόμαστε πίσω τους . Από τη στιγμή που πατάμε στο έδαφος και ο άνεμος έχει ένταση πάνω από 15km , είναι καλό να γυρίσουμε ανάποδα ώστε να `χουμε μεγαλύτερη δύναμη να κρατάμε το πανί που μας τραβάει και πιάνοντας τους Δ' ιμάντες να το κατεβάσουμε στο έδαφος, υποχωρώντας προς αυτό, για να του πάρουμε την ενέργεια.

4. ΜΕ ΠΟΛΥ ΔΥΝΑΤΟ ΑΝΕΜΟ

Σε συνθήκες πολύ δυνατού ανέμου (από 25 έως 35km) ισχύουν τα ίδια όσο αφορά την τακτική μας , όμως εδώ πρέπει να `χουμε πάντα στο μυαλό μας ότι μόλις πατήσουμε στο έδαφος ο αέρας μπορεί να μας παρασύρει και να αρχίσουμε να οργώνουμε το χώρο, αφού το βάρος μας έχει σχεδόν μηδενιστεί. Σ`αυτή τη περίπτωση θα πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας να έχουμε ήδη πιάσει ή να πιάσουμε και να τραβήξουμε αμέσως τους Α, Β' ή Γ' ιμάντες ώστε να τσακίσουμε την πτέρυγα και να μην μας παρασύρει ο αέρας που θα εγκλωβιστεί σ`αυτή και ταυτόχρονα να τρέξουμε προς αυτή καθώς πέφτει προς τα κάτω.

Προσοχή να μην θεωρήσουμε ως λύση το μονόπλευρο δυνατό φρενάρισμα της πτέρυγας μας, νομίζοντας πως έτσι πακετάρουμε το αλεξίπτωτό μας όπως μπορεί να `χουμε δει να συμβαίνει με μικρές ταχύτητες ανέμου που πέφτει η μια άκρη πάνω στην άλλη. Ενέχει μεγάλος κίνδυνος ο δυνατός άνεμος να μας σηκώσει και να μας σιάσει μαζί με την πτέρυγα στην πλευρά που φρενάρουμε και με μεγάλη ταχύτητα!!! Πράγμα που μεταφράζεται σε πολύ σοβαρό τραυματισμό. Εάν βρεθούμε στο έδαφος και η πτέρυγα αρχίσει να μας παρασύρει, πρέπει να γυρίσουμε μπρούμυτα, να βλέπουμε το πανί μας και τραβώντας το ένα φρένο ,τυλίγοντάς το γύρω από τον καρπό μας, να φτάσουμε ει δυνατόν ως το πανί , για να μειώσουμε έτσι την αντίσταση και το τράβηγμα προς τα πίσω.

5. ΜΕ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΔΥΝΑΤΟ ΑΝΕΜΟ

Εδώ θέλω να πω ότι όταν βρισκόμαστε σε συνθήκες ανέμου (35 και άνω) που μας πάει προς τα πίσω και ακόμη χειρότερα όταν αυτό συμβαίνει και με την επιτάχυνσή μας, τότε το πιθανότερο είναι, στα τελευταία 2-3 μέτρα, να μας φυτέψει στο έδαφος παρά να μας προσγειώσει, και που φυσικά δεν είναι δυνατόν να κρατάμε τους Β' ιμάντες αλλά τα φρένα για να μειώσουμε τη δύναμη της πτώσης, τότε εκλέγουμε ένα χώρο που πίσω του βρίσκονται δέντρα ή θάμνοι και γενικά κάποια εμπόδια, ώστε να σταματήσουν την πορεία της πτέρυγας, που θα μας παρασύρει οργώνοντας το έδαφος προς αυτά και να τελειώσει το σύρσιμο ως εκεί. Κι εδώ ισχύει ότι αν βρεθούμε στο έδαφος και η πτέρυγα μας παρασύρει πρέπει να γυρίσουμε μπρούμυτα, να βλέπουμε το πανί και τραβώντας το ένα φρένο, τυλίγοντάς το γύρω από τον καρπό μας, να φτάσουμε ει δυνατόν ως το πανί για να μειώσουμε έτσι την αντίσταση και το τράβηγμα προς τα πίσω.

6. ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΘΕΡΜΙΚΩΝ

Σε περιοχές προσγείωσης που απελευθερώνονται θερμικά ενέχουν οι εξής κίνδυνοι: Πρώτον να μην κατεβαίνουμε εκεί που έχουμε υπολογίσει αλλά διαδοχικές φούσκες να μας οδηγούν πάνω αντί για κάτω και τελικά να συνεχίζουμε την πορεία μας προς τα εμπρός. Σε περιπτώσεις που ο χώρος προσγείωσης είναι μικρός ή βλέπουμε να τελειώνει ο καλύτερος τρόπος να προσγειωθούμε τελικά και όχι να ανεβοκατεβαίνουμε, είναι να κλείσουμε τα `αυτιά και οδηγώντας την πτέρυγα με το σώμα μας να φτάσουμε πολύ κοντά στο έδαφος και να τραβήξουμε δυνατά και αποφασιστικά τα φρένα μας ώστε να `ανοίξουμε τα αυτιά και να φρενάρουμε την πτέρυγά μας ενώ πατάμε ταυτοχρόνως στο έδαφος.

Δεύτερος κίνδυνος είναι να αποκτήσουμε ξαφνικά μεγάλη ταχύτητα ή μεγάλη κάθοδο, αφού μπροστά μας κάποιο θερμικό ρεύμα ξεκολλάει από το έδαφος. Σ' αυτές τις περιπτώσεις πρέπει να μαστε προετοιμασμένοι να τραβήξουμε πολύ δυνατά τα φρένα ή να τρέξουμε, λες και προσγειωνόμαστε ούριοι, ώστε να μειώσουμε την οριζόντια ξαφνική ταχύτητα ή την απότομη κατακόρυφη κι αυτό φυσικά όταν είμαστε σε ύψος που δεν υπερβαίνει τα 1,5-2 μέτρα ώστε να μην τυχόν στολάρουμε την πτέρυγα σε επικίνδυνο ύψος .

Τρίτος κίνδυνος υπάρχει στο να μας κλείσει η πτέρυγα λόγω του ότι βρέθηκε σε μια ανατάραξη ή σε έντονα καθοδικό ρεύμα, αφού αυτά είναι πολλές φορές φυσιολογικά επόμενα των θερμικών. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να μαστε σε εγρήγορση να διατηρήσουμε την ευθύγραμμη πορεία μας με το σώμα και λίγο φρενάκι, και να ανοίξουμε την πτέρυγά μας αν αυτή δεν το κάνει από μόνη της. Επειδή μπορεί να μαστε πολύ κοντά στο έδαφος , ένα τέτοιο κλείσιμο σημαίνει ότι χάνουμε πολύτιμο και ξαφνικά ύψος . Σ' αυτή την περίπτωση, χωρίς πανικό, εάν φτάσουμε σε ύψος πολύ μικρό (ως 1,5-2m) τραβάμε δυνατά και συμμετρικά τα φρένα μας ώστε να μας προσγειώσει. Ο τρόπος του να αντιλαμβανόμαστε και να προλαβαίνουμε τέτοια τυχόν κλεισίματα κρατώντας την πτέρυγα ανοιχτή δεν είναι άλλος από τα πάρα πολλά επίγεια, που θα μας μάθουν να προλαβαίνουμε τα μηνύματα που μας μεταφέρει η πτέρυγά μας όταν έχει την τάση να κλείνει.

7. ΣΕ ΜΕΓΑΛΗ ΕΚΤΑΣΗ

Η προσγείωση σε μεγάλη ένταση δεν έχει ιδιαίτερα προβλήματα όταν δεν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι όπως πολύ δυνατός αέρας – απελευθέρωση θερμικών, πέτρες, βράχια κυρίως κρυμμένα από τη βλάστηση. Υπάρχει όμως η περίπτωση να μαστε πάντα χαλαροί και να προσγειωνόμαστε όταν φτάσει ο λόγος της πτέρυγας μας, χωρίς στόχο κι άρα χωρίς να μαθαίνουμε να ελέγχουμε κάθε φορά καλύτερα το πανί μας. Είναι απαραίτητο λοιπόν, όσο κι αν είναι μεγάλη η ένταση της προσγείωσής μας, να βάζουμε στόχο τον οποίο

θα προσπαθούμε κάθε φορά να πλησιάσουμε. Μαθαίνουμε έτσι να προσγειωνόμαστε και σε μικρότερους χώρους και να προσγειώνουμε εμείς το αλεξίπτωτο και όχι αυτό εμάς.

8. ΣΕ ΜΙΚΡΗ ΕΚΤΑΣΗ

Η προσγείωση σε πολύ μικρό χώρο, είναι απαραίτητη μερικές φορές σαν λύση ανάγκης , όταν δεν έχουμε εναλλακτική λύση, όταν κάνουμε cross country και πατώσουμε κάπου χωρίς κατάλληλες προσγειώσεις, ή όταν δυνατός άνεμος μας βγάλει εκτός της καθιερωμένης μας προσγείωσης, ή πετάμε σε μέρος όπου οι προσγειώσεις σπανίζουν. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή και οι ελιγμοί μας πρέπει να `χουν μεγάλη ακρίβεια. Ένας τρόπος είναι να κάνουμε μεγάλα S πριν την προσεγγίσουμε ώστε να χάσουμε απότομα ύψος και να μπούμε στο χώρο. Όμως αυτό απαιτεί πολύ καλή αίσθηση της πτέρυγας , του λόγου της και της κλίσης που μας «παιρνει» να δίνουμε στα μεγάλα εσάκια μας.

Ένας άλλος ασφαλέστερος τρόπος φτάνοντας πριν και πάνω απ`το χώρο, είναι να κλείσουμε αυτιά και έτσι, χάνοντας πιο γρήγορα ύψος ,να μπούμε στην προσγείωση με σωστό ύψος για προσγείωση. Το κλείσιμο αυτιών είναι απαραίτητο σε περίπτωση που όντας στο χώρο προσγείωσης, δούμε πως τελειώνει πριν πατήσουμε κάτω. Αφού δεν είναι πρόπων να κάνουμε ελιγμούς, σε τέτοια περίπτωση τελικής προσγείωσης, αφού αποκτούμε ταχύτητα , τ`αυτιά είναι ο πιο ενδεδειγμένος τρόπος. . Επίσης σε περίπτωση που στο μικρό χώρο προσγείωσης πηγάζουν θερμικά, το κλείσιμο των αυτιών είναι απαραίτητο. Τα αυτιά είναι απαραίτητα και σε περιοχές που περικλείονται με ψηλά συρματοπλέγματα(γήπεδα) η δέντρα και γενικά ψηλά εμπόδια πριν και στα όρια της προσγείωσης

Αν και πάλι δεν μας κατεβάζει, θα μπορούσαμε να τραβήξουμε, ενώ έχουμε αυτιά, και επιτάχυνση ώστε να χάνουμε πιο γρήγορα ύψος. Σ`αυτή την περίπτωση, αφήνουμε την επιτάχυνση γύρω στα 2m από το έδαφος και

μένουμε μόνο με αυτιά, ώσπου να καταλάβουμε ότι θα προσγειωθούμε σίγουρα μέσα στον περιορισμένο χώρο. Αυτιά μπορεί να `χουμε μέχρι και το τελικό φρενάρισμά μας για να προσγειωθούμε εάν τα θερμικά είναι τέτοια που δεν θα μας αφήνουν να κατέβουμε χωρίς αυτά .Όλα αυτά εννοείται πως απαιτούν την ανάλογη εμπειρία

9. ΣΕ ΕΠΙΚΛΙΝΕΣ ΕΔΑΦΟΣ ΜΙΚΡΗΣ ΚΛΙΣΗΣ

Η προσγείωση σε επικλινές έδαφος (ή σε έδαφος σε πατάρια) απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, καθοτι ενώ τα πράγματα από ψηλά φαντάζουν εύκολα αποδεικνύεται το αντίθετο. Το πρόβλημα σε επικλινές έδαφος μεταφράζεται στο ότι ενώ υπολογίζουμε ότι θα αγγίζουμε το έδαφος, αυτό τελειώνει και βρισκόμαστε πάλι ψηλά, αφού ο λόγος του αλεξιπτώτου είναι αιτία να μην πατάμε ποτέ στο χώμα, αλλά να συνεχίσουμε να πετάμε ενώ συνειδητοποιούμε ότι κάποια στιγμή τελειώνει και ο χώρος της προσγείωσης. Για να αποφύγουμε λοιπόν τέτοια προβλήματα, έχουμε υπ' όψιν ότι θα πρέπει να μπούμε στο χώρο από πλάγια και κοντά στο έδαφος, έτοιμοι να γυρίσουμε προς τον αέρα και να φρενάρουμε δυνατά. Αυτό προϋποθέτει ότι θα πρέπει να έχουμε προϋπολογίσει την κατεύθυνση του ανέμου στο χώρο, το πόσο χάνουμε ύψος σ' αυτόν, αλλά και από ποια πλευρά θα μπούμε στο χώρο από τα πλάγια, για να μην έχουμε ταχύτητα.

Η τελική μας στροφή προς τον αέρα και το τελικό φρενάρισμα πρέπει να ακολουθήσουν πολύ γρήγορα το ένα το άλλο, ώστε να μην δώσουμε ευκαιρία στην πτέρυγα να αναπτύξει ταχύτητα, και να δώσουμε την ευκαιρία στον κόντρα άνεμο να μας φρενάρει. Φυσικά η απόστασή μας από το έδαφος πρέπει να `ναι πολύ μικρή ώστε, και να στολάρουμε την πτέρυγα, να `χουμε ήδη πατήσει κάτω και όχι να πέσουμε, πράγμα που σημαίνει ότι δεν θα `μαστε πάνω

από 0,5m, αφού και λίγο πιο πάνω, η παραμικρή κίνηση προς τα εμπρός σημαίνει απότομη αύξηση του ύψους λόγω της κλίσης του εδάφους.

10. ΣΕ ΕΠΙΚΛΙΝΕΣ ΕΔΑΦΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΚΛΙΣΗΣ

Η προσγείωση σε επικλινές έδαφος μεγάλης κλίσης ή πατάρια, επειδή ενέχει τον κίνδυνο, εάν δεν καταφέρουμε να πατήσουμε στην πρώτη προσπάθεια προσγείωσης, με τον τρόπο που προανέφερα, να βρεθούμε πάλι αριετά ψηλά, είναι καλύτερο να γίνεται από πλάγια και χωρίς να προσπαθούμε να γυρίσουμε μπροστά προς εκεί που κατεβαίνει η προσγείωση. Φρενάρουμε δυνατά έχοντας τον αέρα πλάγια, όντας πάνω από το επικλινές έδαφος ή το πατάρι και δεν διακινδυνεύουμε να βρεθούμε πάλι ψηλά ή πάνω από το έδαφος που φεύγει απότομα προς τα κάτω ή το επόμενο πατάρι.

11. ΣΤΑ ΥΠΗΝΕΜΑ

Η προσγείωση πίσω από ψηλά εμπόδια καταρχήν πρέπει να αποφεύγεται, αλλά εάν δεν υπάρχει άλλη επιλογή ή έχει γίνει από απερισκεψία, θα πρέπει να έχουμε το νου μας γιατί δημιουργούνται ρότορες στην υπήνεμη πλευρά τους. Όσο πιο δυνατός είναι ο άνεμος τόσο εντονότεροι είναι. Σ'αυτή την περίπτωση χρειάζεται ιδιαίτερη εγρήγορση για να κρατήσουμε την πτέρυγά μας, που μπορεί να έχει την τάση να κλείσει ή να κατέβει ή να ανέβει απότομα ως προς το έδαφος.

Με μεγάλη ένταση ανέμου είναι προτιμότερο να προσγειωθούμε πάνω σε θάμνους ή πολύ κοντά δεντράκια, που βρίσκονται σε καθαρό μέρος, παρά να μπούμε πίσω από τέτοια ψηλά εμπόδια, γιατί ο κίνδυνος να χτυπήσουμε είναι μεγαλύτερος από τους προσήνεμους θάμνους και τα δεντράκια. Αν παρ'όλα αυτά βρεθούμε στα υπήνεμα εμποδίων ή κορυφής, είναι καλό να κρατάμε πίεση με τα φρένα μας στην πτέρυγα, που θα αποτρέπει κλεισίματά της από ρότορες αλλά και να τα αφήνουμε κάθε φορά που νιώθουμε ότι είναι απαραίτητο, όπως

όταν η πτέρυγα φεύγει προς τα πίσω. Κι εδώ λοιπόν είναι ιδιαίτερα απαραίτητη η αίσθηση που έχουμε της πτέρυγας.

12. ΣΤΗΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΕΠΙΚΛΙΝΟΥΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Στην απογείωση με κλίση, είναι απαραίτητο να προσεγγίζουμε από πλάγια, και όχι από πίσω γιατί μπορεί να βρεθούμε σε ρότορες, κι όσο περισσότερο ανοδικός ο αέρας τόσο πιο χαμηλά να μπαίνουμε για προσγείωση.

Λειτουργεί σαν την προσγείωση σε έδαφος επικλινές, μόνο που εδώ δεν έχουμε το άγχος του ότι τελειώνει ο χώρος και δεν έχουμε εναλλακτική, αφού μπορούμε να δοκιμάσουμε ξανά και ξανά να πατήσουμε όσο πιο ανώδυνα το έδαφος ερχόμενοι για 2^η, 3^η κλπ. φορές.

Ερχόμενοι πλάγια γυρίζουμε προς τον άνεμο, όντας κοντά στο έδαφος (λιγότερο του 1m) και φρενάρουμε δυνατά ώστε να πατήσουμε. Δεν προσεγγίζουμε ποτέ από πάνω προς τα κάτω γιατί είναι αδύνατον να ακουμπήσουμε έδαφος μ' αυτή την κατεύθυνση.

Γενικά αποφεύγουμε να προσγειωθούμε όταν υπάρχουν δυνατά θερμικά και ρότορες, απόφαση που παίρνεται δυσκολότερα όταν υπάρχουν άλλοι που έχουν ήδη προσγειωθεί, γιαυτό προσοχή πάντα ταπεινοί!!

13. ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ

Σε απογείωση επίπεδη σαν πατάρι και πολύ μεγάλης κλίσης ερχόμαστε ως εδώ από πλάγια επιλέγοντας την πλευρά που θα έχουμε τη μικρότερη ταχύτητα και φρενάρουμε δυνατά όταν βρεθούμε σε ύψος που δεν διακινδυνεύουμε από stall (περίπου 1m) να χτυπήσουμε. Εναλλακτική, έχοντας πιο καλή αίσθηση της πτέρυγας, είναι να χρησιμοποιήσουμε τ' αυτιά ή και την επιτάχυνση ταυτοχρόνως, ώστε να χάσουμε ύψος, εάν υπάρχει μεγάλη άνοδος

που δεν μας επιτρέπει την προσέγγιση, πάντοτε εννοείται επιλέγοντας να μπαίνουμε στην απογείωση από την πλευρά που θα έχουμε μικρότερη ταχύτητα.

Μεγάλη προσοχή πρέπει να δώσουμε σε επίπεδες προσγειώσεις που στο πίσω μέρος τους έχουν κάθετες επιφάνειες γιατί ο αέρας που χτυπάει σ'αυτές δημιουργεί στροβιλισμούς και πολλές φορές έρχεται ανάποδα απ'ότι έρχεται ο αέρας στην αρχή του παταριού της προσγείωσης. Γι'αυτό καλύτερα να αποφεύγεται και ιδιαίτερα με δυνατό αέρα ή θερμικά.

Επίσης κάποιοι προσπαθούν να κατέβουν ανεβοκατεβάζοντας τα φρένα πάνω από την απογείωση, προσοχή υπάρχει κίνδυνος στολαρίσματος και δεν πρέπει επειδή ότι το είδα σε κάποιους και το μιμούμαι

14. ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΠΟΛΕΙΣ

Η προσγείωση κοντά σε πόλεις περιέχει τον κίνδυνο να δούμε ξαφνικά κάποιο καλώδιο που δεν προσέξαμε από ψηλά στο χώρο που επιλέξαμε ή να μπούμε σε χώρο που είναι περιφραγμένος και δεν έχει έξοδο.

15. ΣΕ ΔΕΝΤΡΟ

Η προσγείωση σε δέντρο μπορεί να συμβεί από λάθος υπολογισμούς ή χειρισμούς. Στην περίπτωση αυτή τραβάμε πάρα πολύ δυνατά τα φρένα μας, ώστε να ανακόψουμε όσο γίνεται περισσότερο την ταχύτητα πρόσκρουσης και να στολάρουμε την πτέρυγα ώστε να πέσει πάνω στο δέντρο κι αυτή, και όχι να το προσπεράσει, γιατί σε περίπτωση που ναι πολύ ψηλό υπάρχει κίνδυνος να μας παρασύρει κάτω .για να μικρύνουμε τις πιθανότητες να τραυματιστούμε, έχουμε προτεταμένα τα πόδια μας ώστε να πάρουν αυτά τη σύγκρουση και να μας προφυλάξουν από το να πέσουμε με τον κορμό ή το κεφάλι σ'αυτό. Φυσικά, απ'τη στιγμή που βρεθούμε στο δέντρο, είναι λογικό να κρατηθούμε απ'τον κορμό ή τα κλωνάρια του για να μην κυλήσουμε προς τα κάτω.

περίπτωση που είμαστε κοντά στο έδαφος (γύρω στα 2m) και πιαστεί μονόπλευρα η πτέρυγά μας από ένα δέντρο, χωρίς δισταγμό, πρέπει να τη στολάρουμε, πριν αυτή αρχίζει να μας περιστρέφει γύρω του και αποκτώντας ταχύτητα χτυπήσουμε σ' αυτό ή στο έδαφος ή σε κάποιο άλλο δέντρο.

16. ΜΕ ΟΥΡΙΟ ANEMO

Το να βρεθούμε ούριοι, όταν είμαστε για προσγείωση, είναι κάτι που μπορεί να συμβεί από κακούς υπολογισμούς, από τοπικό φαινόμενο ή επειδή δεν έχουμε άλλη επιλογή. Ενώ είμαστε σε ύψος 10 – 15m, δεν πρέπει να προσπαθήσουμε να γυρίσουμε προς τον άνεμο γιατί με τη στροφή μας θα αυξήσουμε την ταχύτητά μας, και θα χάσουμε ύψος, με κίνδυνο να χτυπήσουμε με ταχύτητα στο έδαφος πριν προλάβουμε να γυρίσουμε. Για αυτό προετοιμαζόμαστε να τρέξουμε , τυλίγουμε τα φρένα 1-2 φορές γύρω από τα χέρια μας και φρενάρουμε πολύ δυνατά όταν βρεθούμε κάτω από τα 2m.

17. ΣΕ ΝΕΡΟ

Όταν η πτώση σε νερό είναι αναπόφευκτη φροντίζουμε να λυθούμε από την ζώνη(αν και λειτουργεί σαν σωσίβιο) πριν την πτώση μας ,για να μην φαχνόμαστε στο νερό, και δεν φρενάρουμε την πτέρυγα μας, ώστε να μας προσπεράσει καθώς πέφτουμε στο νερό και έτσι να μην πέσει πάνω μας.

Εάν πέσει πάνω μας μετά από λίγο καθώς κουνάμε τα πόδια μας για να κολυπήσουμε θα βρεθούμε σε γόρδιο δεσμό με τις αρτάνες και φυσικά δεν θα μπορούμε να αποδεσμευτούμε από το πανί αν βυθιστεί η να χρησιμοποιήσουμε πια τα πόδια μας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η φυσική κατάσταση του αθλητή και ιδιαίτερα η δύναμη των ποδιών του επειδή μπορεί να παίζει μεγάλο ρόλο είναι απαραίτητη η γύμνασή τους. Ρόλο δεν παίζει μόνο η δύναμη αλλά και η ταχύτητα και ποιότητα σκέψης, γι' αυτό είναι καλό να έχουμε διαύγεια, που σημαίνει ότι δεν πίνουμε πριν πετάξουμε, ούτε πετάμε όταν την προηγούμενη νύχτα έχουμε καταναλώσει ουσίες που δεν μας επιτρέπουν να έχουμε την απαιτούμενη διαύγεια. Η σωματική και διανοητική μας κατάσταση λοιπόν, βοηθά σε καλύτερες αντιδράσεις και άρα σε ασφαλέστερες προσγειώσεις.

Κλείνοντας θέλω να τονίσω ότι όλες οι συμβουλές και οι ενδεδειγμένες ενέργειες δεν είναι δυνατόν να αποτελέσουν πανάκεια καλών προσγειώσεων αφού για να γίνει αυτό προϋποθέτει την ιδιαίτερη κατά συνθήκη και εμπειρία αντίδραση. Όπως και ένα βιβλίο συνταγών δεν οδηγεί σε πανομοιότυπα φαγητά ή γλυκά, αλλά η κάθε νοικοκυρά-ρης χρησιμοποιώντας τα ίδια υλικά, ποσότητες και χρόνους βάσει συνταγής δίνει το δικό της γευστικό αποτέλεσμα έτσι και με τις προσγειώσεις δεν πρέπει να κάνουμε την σύγχυση ότι ακολουθώντας κατά γράμμα τις συγκεκριμένες συντεταγμένες – συνταγές έχουμε πάντα το ίδιο αποτέλεσμα.

Υπάρχουν λοιπόν τρόποι που ενδείκνυνται σε κάθε περίπτωση, υπάρχει όμως και η ιδιαιτερότητα της κάθε συγκεκριμένης συνθήκης που επικρατεί σε δεδομένη στιγμή και χώρο αλλά και τον κάθε πιλότο που με την πείρα και την αίσθηση της πτέρυγας που έχει αναπτύξει θα αντιδράσει όπως αυτός κρίνει κατάλληλο και αρμόζων στις δεδομένες συνθήκες που συναντά κατά την προσγείωσή του.

Ποτέ δεν προσπαθούμε να κάνουμε ότι βλέπουμε να κάνουν άλλοι, αλλά αναπτύσσουμε τον δικό μας τρόπο και τεχνική βασισμένοι στους γενικούς κανόνες, στην εξάσκηση, και την εμπειρία που προκύπτει από την εφαρμογή των θεωρητικών και πρακτικών μας γνώσεων.

ΚΑΛΕΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) ελεύθερη πτήση με αλεξίπτωτο πλαγιάς: Κανιαμός Παν.
- 2) touching cloudbase: Ian Curren and Rob Cruickshank