

SPORTPARACHUTIST HANDLEIDING

SPORTPARACHUTIST



AirBoss

The sky is waiting.

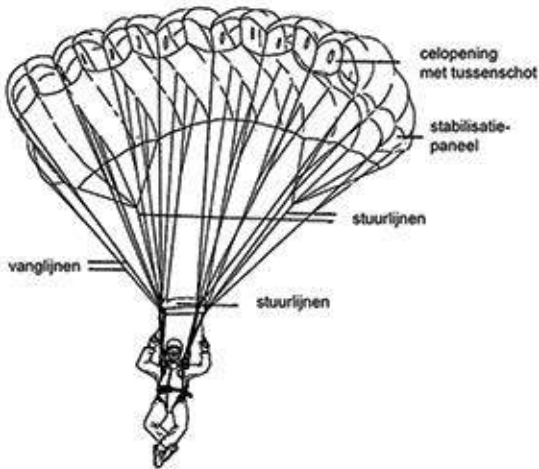
INHOUD

HANDLEIDING SPORTPARACHUTIST

- 3 DE SPRINGUITRUSTING
- 7 SPRONGVOORBEREIDING
- 8 VERLOOP VAN DE EERSTE SPRONG
- 9 CONROLE OPENINGSVOORTGANG
- 11 BESTURING VAN DE PARACHUTE
- 12 STUURCIRCUIT
- 13 DE LANDING
- 14 DE RESERVEPROCEDURE
- 15 BIJZONDERE SITUATIES
- 17 OM AAN TE DENKEN

DE SPRINGUITRUSTING

Je springuitrusting bestaat allereerst uit een hoofdparachute en een reserveparachute; beide zijn bevestigd aan een harnas. Ze zijn verpakt in afzonderlijke containers op de rug van de springer. We zullen nu wat nader ingaan op de verschillende onderdelen en de verdere uitrusting. Ook leggen we uit hoe parachutes opengaan (het openingssysteem).



Vanglijnen

Als verbinding naar beneden zijn tussen elke cel en bij de stabilisatiepanelen vier vanglijnen bevestigd. De juiste lengte van elke vanglijn is belangrijk voor de juiste stand van de square. De voorste vanglijnen worden A-lijnen genoemd, de achterste D-lijnen en daartussen de B- en C-lijnen. Halverwege hun lengte komen A- en B-lijnen, alsook C- en D-lijnen in een zgn. cascade bij elkaar.

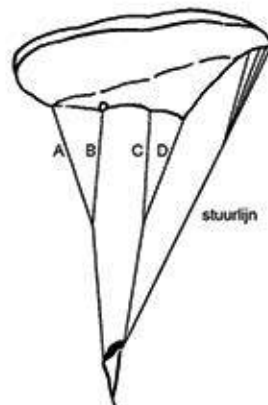
Risers

De vanglijnen vormen vier groepen: links voor, links achter, rechts voor en rechts achter. Elke groep komt bij elkaar op een sterke nylon band, de riser. De lijngroepen zijn aan de risers bevestigd door middel van connectorlinks.

DE HOOFDPARACHUTE

Square

De hoofdparachute is van het type square. Het is een rechthoekige parachute van nylon doek, bestaande uit een onder- en een bovenlaag. Tussen deze lagen zijn schotten genaaid met een zodanige vorm dat de square een vleugelprofiel krijgt als er lucht wordt ingeblazen. De aldus ontstane cellen zijn aan de voorzijde van de square (de neus) open en aan de achterzijde (de staart) dicht. Wordt er aan de voorkant lucht ingeblazen dan zal de square zich vullen en de vorm van een vleugel aannemen omdat de lucht niet aan de achterkant kan ontsnappen. De cellen aan de beide zijanten van de square heten eindcellen. Hieraan zijn stabilisatiepanelen bevestigd die ervoor zorgen dat de square tijdens zijn voorwaartse beweging niet zijwaarts afglijdt.



Stuurlijnen

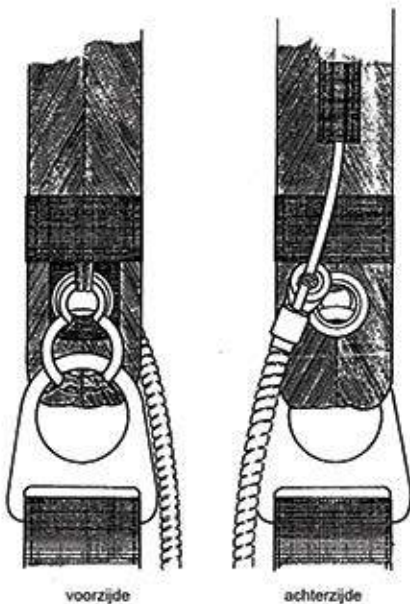
Aan de achterkant van de square is een stel stuurlijnen bevestigd; de ene aan de linker- en de andere aan de rechterzijde. De stuurlijnen lopen door metalen oogjes op de achterste risers en eindigen in twee stuurtokkels.



HARNAS

Bandenstelsel

Het harnas is een stelsel van sterke nylon banden. Het wordt onderscheiden in twee schouderbanden, twee beenbanden, een rugband (ingenaaid in het rugkussen -dus niet zichtbaar) en een borstband. Het omdoen van het harnas is als het aantrekken van een jas, waarbij je er wel op moet letten het geheel bij de hele schouder op te tillen en niet alleen bij een riser. Op de borst- en beenbanden zitten verstelbare sluitingen waarmee het harnas aan je lichaamsgrootte kan worden aangepast. Het rugkussen is aangebracht ter wille van comfort.



Afwerpsysteem

De risers van de square zijn via een afwerpsysteem met het harnas verbonden. Dat maakt het mogelijk bij storingen snel de square af te werpen zodat deze de daarop volgende ontplooiing van de reserveparachute niet kan belemmeren. Het afwerpsysteem bestaat uit drie ringen van oplopende grootte die door elkaar heen zijn gehaald. De grootste ring is in het harnas geïntegreerd, de middelste en kleinste ring maken deel uit van een risergroep. De kleinste ring wordt gesloten gehouden door een nylon lus, waar doorheen een met kunststof beklede kabel loopt. De kabels van het linker en rechter gedeelte van het afwerpsysteem komen bij elkaar op het rode afwerpkus sentje dat met klittenband op het harnas is geplaatst ter hoogte van de rechterborst.

CONTAINERS

Op het rugkussen van het harnas zijn twee containers vastgenaaid. De bovenste is voor de reserveparachute, de onderste voor de hoofdparachute. Een container bestaat uit vier flappen van sterke nylon stof. Hij wordt gesloten door een lus van nylon lijn door de grommet (een ring) van elke flap te trekken en deze te borgen met een sluitpin. Het geheel van harnas en containers wordt rig genoemd.

OPENINGSSYSTEEM

Pilotchute

In een pocket op de onderkant van de container zit de pilotchute opgeborgen met daaraan bevestigde de bridle, die naar de bag in de container loopt, die m.b.v. een loop en een aan de bridle bevestigde sluitpin gesloten is. Het openingssysteem wordt geactiveerd door de pilotchute uit de pocket te trekken met behulp van het aan de top aanwezige klosje/balletje en deze met de pilotchute in de luchtstroom los te laten (throw-away system). De pilotchute zal functioneren als een luchtanker en de sluitpin uit de loop van de hoofdcontainer trekken die zich dan kan openen. Vervolgens trekt de pilotchute de bag met daarin de hoofdparachute uit de container.

Bag

Zoals gezegd, zit de square in een bag in de container. Bij het vouwen wordt de square zorgvuldig in de bag gedaan, de sluitflap van de bag wordt door de vanglijnen gesloten en de rest van de vanglijnen wordt buiten op de bag opgeschoten. Bij de opening kan de square dus pas uit de bag komen en zich ontplooien als de vanglijnen strak staan.

Slider

Zonder verdere voorzieningen gaat de opening van een square te hard om echt comfortabel te zijn. De slider zorgt voor een zekere beperking van die openingssnelheid. De slider is een 'overmaatse' zakdoek met op elke hoek een grommet. De vier groepen van de vanglijnen lopen elk door een van de vier grommets van de slider. Tijdens het vouwen wordt de slider over de vanglijnen naar boven getrokken, zodat de onderkant van de square in elkaar wordt geknepen. Bij de opening wordt de slider door het ontplooien van de square weer naar beneden gedrukt, waardoor de openingssnelheid wordt afgeremd.

Stuurlijnen

Om te voorkomen dat de square direct bij de opening door de grote snelheid naar voren duikt, zijn de stuurlijnen halverwege vastgezet op een stand die men halve rem noemt. Bij het (verderop beschreven) vliegklaar maken van de square moeten de stuurlijnen dus weer worden losgetrokken.

RESERVEPARACHUTE

De reserveparachute is ook een square. De constructie en bediening zijn gelijk aan die van de hoofdparachute.

Opening reserveparachute

Aan de top van de reserveparachute is een pilotchute (een kleine parachute met ingebouwde springveer) bevestigd. Als de reservecontainer zich opent, springt deze pilotchute als 'een duveltje in een doosje' tevoorschijn, komt in de luchtstroom en trekt de reserveparachute mee: er aldus voor zorgend dat deze zich ontplooit.

Reserveripcord

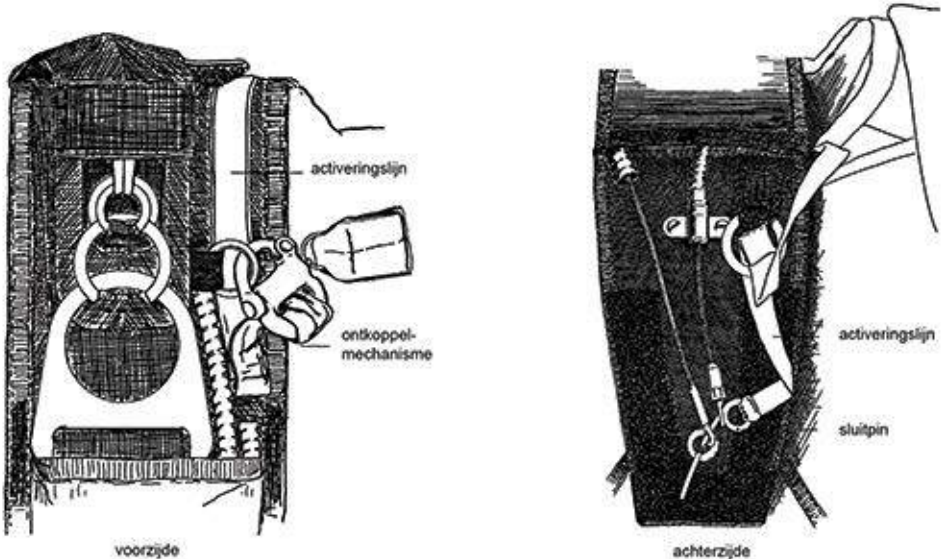
De reservecontainer wordt met het ripcord geopend. Het ripcord is een metalen handgreep met een stalen kabel die aan het uiteinde met een sluitpin is verbonden. Deze pin sluit de reservecontainer. De handgreep is geplaatst in een pocket op het harnas ter hoogte van de linkerborst. Door aan de handgreep te trekken, komt de sluitpin uit de lus en de reservecontainer zal zich openen. Naast het reserveripcord heeft de reserve nog twee back-up-systemen die hierna worden beschreven.

Automatische opener

Als extra veiligheid is de uitrusting voorzien van een automatische opener. Indien op of onder de ingestelde hoogte een te grote daalsnelheid wordt gemeten, activeert het apparaat de reserveparachute. De automaat is echter slechts een back-upsysteem, vertrouw er nooit op.

Reserve staticline (rsl of activeringslijn)

De reserve staticline is een verbinding tussen de risergroep van de hoofdparachute en de sluitpin van de reserve. Als de square wordt afgeworpen neemt de risergroep de rsl mee, die vervolgens de sluitpin uit de reservecontainer trekt. Deze verbinding met de risergroep is voorzien van een ontkoppelmecanisme. De rsl is ook slechts een back-upsysteem, voer een reserveprocedure altijd zelf uit.



VERDERE UITRUSTING

Hoogtemeter

De hoogtemeter is een instrument dat door luchtdrukmeting de hoogte aangeeft. De schaal van de hoogtemeter is in duizend voeten (ft). Een voet = 0.3048 meter. Voor de sprong moet de hoogtemeter aan de heersende luchtdruk worden aangepast door hem op de grond op nul in te stellen.

Helm

De helmen zijn er in verschillende maten.

Goggle

Dit is een windbril ter bescherming van de ogen.

Overal, schoeisel

Als schoeisel zijn stevige, lage sportschoenen het meest geschikt.

Handschoenen

Deze zijn verplicht wanneer op afspringhoogte de buitentemperatuur 0 graden celsius of lager is.

SPRONGVOORBEREIDING

Vanzelfsprekend zul je pas dan je eerste parachutesprong mogen uitvoeren als je de hele basisopleiding met succes hebt doorlopen. Is dit het geval en is het geschikt springweer dan kan je je aanmelden bij het manifest waar je vervolgens met een jumpmaster wordt ingedeeld in een stick (een stick is een groep springers die in hetzelfde vliegtuig meegaan). Zorg altijd dat je je papieren bij je hebt en dat je tijdig de voorgenomen sprong hebt voorbereid. Bij een oproep krijg je een rig, helm, hoogtemeter en overal uitgereikt. Besteed speciale aandacht aan het fitten (passend maken) van het rig. Zorg er tot slot voor dat je een stuurbriefing ontvangt (zie hieronder).

3x3-check

Je kan zelf al een gedeelte van je uitrusting controleren, we noemen dat de 3X3-check. Deze bestaat uit:

- 1 Helm, goggle en hoogtemeter
- 2 Beenband, links en rechts, en borstband
- 3 Pilotchute, afwerpkussen, reserveripcord.

Check 1:

- Zit je helm goed op je hoofd en zit het sluitbandje goed dicht en zit het strak?
- Zit je goggle om je nek en is deze schoon?
- Staat je hoogtemeter op nul en is deze goed om je linkerpols bevestigd?

Check 2:

- Zitten je beenbanden niet gedraaid, zitten ze goed vast en is het overgebleven stuk band goed in de pockets weggewerkt?
- Zit je borstband goed vast gesespt?

Check 3:

- Zit de pilotchute in de pocket en zit het klosje/balletje op zijn plek?
- Zit je afwerpkussen goed?
- Zit je reserveripcord goed?

Pincheck

De complete spring- en persoonlijke uitrusting moeten aan een grondige inspectie worden onderworpen voordat je het vliegtuig ingaat. Dit wordt de pincheck genoemd.

Stuurbriefing

Hierbij wordt er verteld waar de wind vandaan komt, waar het exitgebied zal zijn, wat het te volgen stuurcircuit is en in welke richting er geland moet worden. Probeer dit stuurcircuit van te voren zelf te bedenken en prent de luchtfoto goed in je hoofd.

Instappen

Je gaat, met je helm op, onder begeleiding van de jumpmaster naar het vliegtuig, dit wordt altijd via de achterkant benaderd, loop nooit voor de propeller langs. Beweeg in het vliegtuig beheerst en ga op de voor jouw bestemde plaats zitten.

Hierna volgt het taxiën en de start van het vliegtuig. Op een hoogte van duizend voet mag je je helm afzetten. Let er in het vliegtuig op dat niets van de uitrusting blijft haken. Bescherm met name je afwerpkussentje en je reserveripcord.

Op tijd ga je je klaar maken door je goggle en helm op te zetten. Voordat je het vliegtuig verlaat, is het van belang om altijd nogmaals de 3X3-check te doen! Gedurende de opleiding zal de AFF-jumpmaster voor exit nog een keer de pincheck op je uitrusting doen.

VERLOOP VAN DE EERSTE SPRONG

De eerste sprong maak je met twee AFF-jumpmasters.

Exitprocedure

Eén jumpmaster controleert of het vliegtuig op de juiste plaats is en of het zicht vrij is. Als dat goed is zal hij naar buiten klimmen. De andere jumpmaster heeft je al beet en zegt "Kom maar naar de deur!" Vervolgens ga je in de deur zitten. De jumpmaster buiten zal je ook beetpakken. Zit je eenmaal goed in de deur dan ga je dat doorgeven aan je jumpmasters. Je roept naar de jumpmaster, die naast je in het vliegtuig zit: "OK?" waarna je een OK krijgt als alles goed is. Hetzelfde doe je met de jumpmaster, die buiten staat: "OK?" Wacht ook hier op een OK teken. Daarna kijk je rechtvooruit naar het uiteinde van de vleugel en roep: "BINNEN-BUITEN". Op het commando "BUITEN" spring je uit het vliegtuig en neem je direct de geleerde valhouding aan.

De vrije val

Wow, je bent nu in vrije val. Neem de tijd om je comfortabel te voelen in de wind. Het is voor eerst dat je los bent van hemel en aarde, dus je moet dat overweldigde gevoel even op je in laten werken. Haal ook in deze fase 2x diep adem, daar word je rustiger van.

Vervolgens doe je een zogenaamde "COA". Dat is een "Circl of Awareness", oftewel een bewustzijnsprocedure. Deze houdt in:

- 1 kijk recht vooruit naar een punt aan de horizon (headingcontrole)
- 2 kijk links op je hoogtemeter (hoogtecontrole)
- 3 registreer de hoogte

Dan kan je doorgaan met je "dummy pull". Je pakt met je rechterhand het balletje van de pilotchute beet. Als je deze niet kan vinden, laat je dan helpen door je jumpmaster. Je linkerhand beweeg je tegelijkertijd naar voren om je stabiliteit te bewaren. De "dummy pull" doe je 2x.

Vervolgens kom je in je "vrije tijd". Check naast je heading zelf de stand van je armen door te kijken en ook de stand van je benen door daar aan te denken. Controleer regelmatig - iedere 5 sec. - je hoogte. Mogelijk geeft de jumpmaster je nog tekens voor het corrigeren van je lichaamshouding.



Op 6000 voet blijf je op je hoogtemeter kijken waaruit blijkt dat je hoogtebewust bent en dat je je gereed maakt om te openen. Op 5500 voet open je rustig en beheerst de parachute: "hol-pak-trek".

CONTROLE OPENINGSVOORTGANG



De parachute opent zich in ongeveer drie seconden. Om de voortgang te controleren en je tijdsbesef te bewaren, tel je luidkeels: 1001, 1002, 1003, parachutecontrole!

Hierna dien je 3 zaken waar te nemen:

- **HEB IK EEN PARACHUTE?**
- **IS DEZE RECHTHOEKIG?**
- **VLIEGT DEZE RECHTUIT?**

Wanneer deze drie vragen bevestigend zijn beantwoord ga je door met de checklist.

CHECKLIST PARACHUTECONTROLE

Deze checklist moet je kunnen dromen!

1. **twist**
2. **stuurlijnen (2x pompen)**
3. **slider**
4. **eindcellen**
5. **harnas**

De checklist wordt afgesloten met een hoogtemetercontrole en oriëntatie (waar ben ik? waar is de rest?)

1. twist

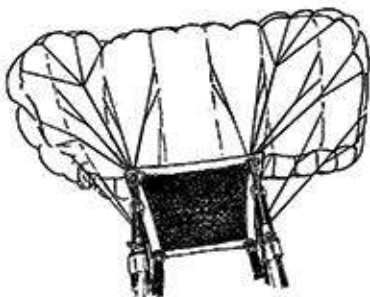
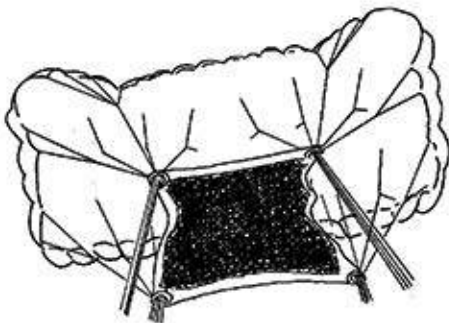
Het komt voor dat tijdens de opening door jezelf of door de bag enkele draaien zijn gemaakt. Resultaat daarvan is dat net boven de risers in de vanglijnen een of meer slagen zitten. Dit heet een twist. Op zich is het geen enkel probleem, maar je stuurlijnen zitten klem en je kunt niet sturen.

Werk de twist er zo snel mogelijk uit door met beide handen van buitenaf de risers beet te pakken en deze zo ver mogelijk uit elkaar te trekken. Intussen maak je met je benen een fietssende beweging.



2. stuurlijnen

Pak de beide stuurtokkels van de achterste risers en trek ze van de halve rem. Meteen trek je beide stuurtokkels helemaal door naar beneden tot aan je kruis, daarna laat je ze weer rustig opkomen. Dit doe je verplicht 2 keer. Deze beweging wordt pompen genoemd en verhelpt kleine onvolkomenheden in de opening van de square.



3. slider

Na de opening dient de slider te rusten op de connectorlinks. Indien de slider ergens onderweg is blijven steken, breng je hem met 2 keer pompen op zijn plaats.

4. eindcellen

Het is mogelijk dat de eindcellen zich niet helemaal met lucht hebben gevuld. Dit is te zien doordat dan de voorzijde van de desbetreffende cel dicht zit. Ook in dit geval is 2 keer pompen en even vasthouden de oplossing.

5. harnascontrole

Nadat je de square vliegklaar hebt gemaakt controleer je of je reserveripcord en je afwerpkussentje nog steeds veilig opgeborgen op de daarvoor bestemde plaatsen zitten. Indien dit niet het geval is moet je ze terugstoppen.

Hierna check je de hoogte en voer je de oriëntatie uit.

BESTURING VAN DE PARACHUTE

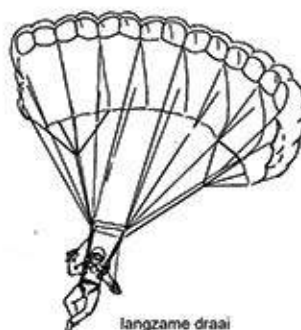
Als de stuurtokkels helemaal naar boven worden gelaten, ontwikkelt de square een voorwaartse snelheid van zes tot acht meter per seconde. Worden de stuurtokkels omlaag getrokken, dan zal de square remmen. Gebeurt dit remmen slechts aan een zijde, of aan de ene zijde meer dan aan de andere zijde, dan zal de square die kant die het meest wordt geremd, opdraaien.

Dit zorgt er tevens voor dat men de snelheid van de draai kan variëren en wel op twee manieren:

- Hoe groter het verschil tussen de stuurtokkels, des te sneller de draai.
- Hoe minder men tijdens de draai tegelijkertijd remt, des te sneller de draai.

De stand van de stuurtokkels wordt uitgedrukt in een percentage. Alles op wil zeggen dat de parachute niet wordt afgeremd = nul procent. Wordt de square volledig afgeremd door de stuurtokkels helemaal naar beneden te trekken dan noemt je dit volle rem = honderd procent. Alle standen daartussen variëren van nul tot honderd procent, waarmee de mate van afremmen wordt aangegeven.

Leer je aan om, voordat je een bocht maakt, eerst te kijken of de lucht wel vrij is.

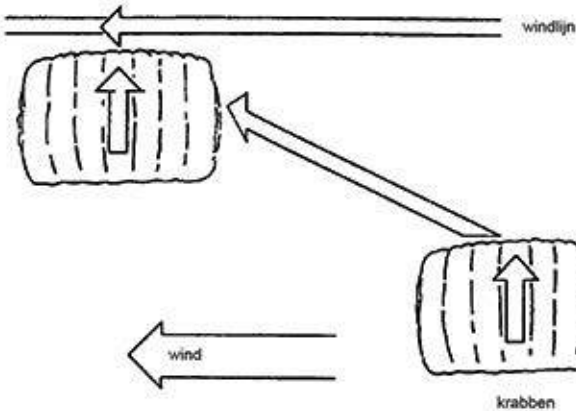


STUURCIRCUIT

Tegen en voor de wind

De square heeft een eigen voorwaartse snelheid van 6-8 meter per seconde. Vlieg je tegen de wind in, dus met je gezicht in de richting waar de wind vandaan komt, dan wordt je voorwaartse snelheid ten opzichte van de grond vermindert met die van de windsnelheid. Als de windsnelheid groter is dan de voorwaartse snelheid van je square zul je zelfs ten opzichte van de grond achteruit worden geblazen.

Als je met de wind mee vliegt, dus met je rug in de richting waar de wind vandaan komt, dan wordt je voorwaartse snelheid ten opzichte van de grond vermeerderd met de windsnelheid.

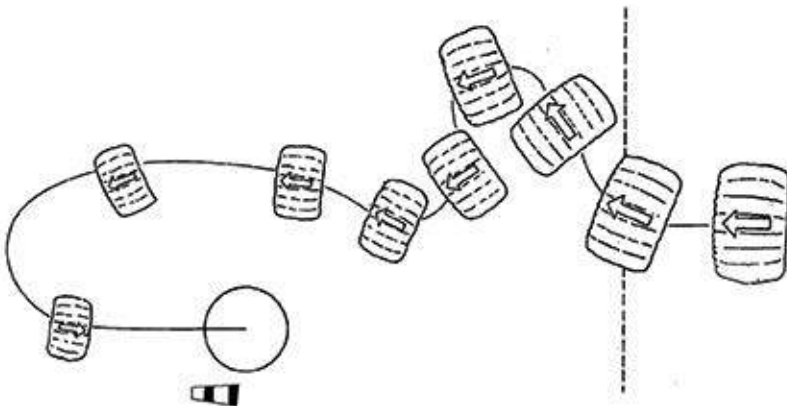


Krabben

Wanneer de wind van opzij komt zal deze je opzij zetten, het resultaat is dat je je ten opzichte van de grond in een schuine beweging als van een krab verplaatst. Vandaar dat vliegen in een richting loodrecht op de windlijn krabben heet.

Stuurscircuit

Na de parachutecontrole en checklist vlieg je rond tussen het exitpunt en de 1000 voetlijn zoals vooraf bekend is gemaakt tijdens de stuurbriefing. Vanaf 1000 voet vlieg je het stuurscircuit binnen waarbij je op 250 voet je de laatste draai maakt en wel linksom tegen de wind in. Vanaf dan vlieg je met alles op en maak je alleen nog kleine stuurcorrecties, indien nodig om tegen de wind in te blijven of obstakels te vermijden.



DE LANDING

De landing behoort tegen de wind in gemaakt te worden om, ten opzichte van de grond, een zo gering mogelijke voorwaartse snelheid te hebben.

Flare

Je maakt een 'boterzachte' landing als je aankomt met alles op en op het juiste moment (twee meter boven de grond) een flare uitvoert. Daarbij trek je vlak voor de landing de parachute in de volle rem, waardoor gedurende korte tijd maximale lift wordt opgewekt. We voeren de flare in twee stappen uit: flare (tot borsthoogte) en finish (tot je kruis). De parachute dient daarbij wel symmetrisch onder controle te worden gehouden. Dat gebeurt door je beide handen bij elkaar naar je kruis te brengen en ze daar te houden tot je bent geland. Je benen hou je stevig gesloten. Daarmee vang je oneffenheden in het terrein op en het is de beste garantie om blessures te voorkomen.

Is de flare te vroeg uitgevoerd, dan blijf je de flare altijd vasthouden. Zou je de stuurtokkels weer omhoog laten komen, dan neemt de parachute zijn volle snelheid weer op en duikt naar voren; met enige vertraging slingert je vervolgens onder de nu weer sneller vliegende parachute. De kans is zeer groot dat je op hetzelfde moment ook al bij de grond bent en dus zeer hard landt.

Opstaan

Na de landing sta je onmiddellijk op en loop je om de parachute heen. Daarmee voorkom je dat de wind vat krijgt op je parachute en je over het terrein wordt meegesleurd. Bovendien geeft het aan dat je veilig bent geland.

Lukt het opstaan niet omdat de parachute teveel wind vangt, dan krijg je hem neer door één stuurlijn hand over hand binnen te halen. Zodra dat is gelukt geldt weer het onmiddellijke opstaan en om de parachute heenlopen.

Fieldpacken

Wanneer je vanaf het landingspunt naar de hangaar loopt sleep je de parachute natuurlijk niet achter je aan. Je maakt de beenbanden wat losser, dat loopt gemakkelijker. Haal, naar de parachute toelappend, de lijnen binnen waarbij je de slider terugschuift in de richting van de parachute. Leg de lijnen in lussen in het midden van de parachute. Bundel het doek bij elkaar en klem het tussen je armen. Controleer of alles vrij van de grond hangt en blijft hangen.

DE RESERVEPROCEDURE

De beoefening van de parasport levert in het algemeen vrij weinig gevaar op. De moderne uitrusting is zeer betrouwbaar. Opleiding en training zorgen ervoor dat de springer goed is voorbereid.

Oorzaken die op zich niet tot storingen hoeven te leiden, maar de kans daarop wel vergroten, zijn:

- Onstabiele opening
- Fouten gemaakt bij het vouwen

Kleine ongemakken bij de opening van de parachute worden verholpen door het volgen van de checklist - parachutecontrole. Indien dit niet lukt, of bij ernstige storingen, wordt onmiddellijk de reserveprocedure toegepast.

De training bestaat uit:

- Herkennen van de storing
- Uitvoeren van de reserveprocedure

De training geschiedt onder leiding van een instructeur, net zolang tot je alles volkomen beheerst. Ook na de opleiding is het zaak om regelmatig je vaardigheid te onderhouden, zodat je niet verrast bent als er een storing optreedt.

De reserveprocedure is noodzakelijk indien bij de squarecontrole:

- **Je geen parachute hebt**
- **De parachute niet rechthoekig is**
- **De parachute niet rechtuit vliegt (een niet te stoppen draai maakt)**

Kleine ongemakken bij de opening kunnen er eveneens toe leiden dat de parachute draait, maar dan in een kalm tempo. Dit kun je vrijwel altijd verhelpen met het pompen tijdens de checklist parachutecontrole.

2000 voet grens

Als je op tweeduizend voet het ongemak nog niet hebt opgelost of nog niet over een goed geopende square beschikt, dien je onmiddellijk de reserveprocedure toe te passen.

Als de square niet vliegt, vliegt de tijd ...

De reserveprocedure wordt door de volgende handelingen snel en beslist uitgevoerd:

1. **HOOGTE** (controle i.v.m. duizend voetgrens)
2. **KIJK RECHTS** (naar het afwerpkussentje)
3. **PAK RECHTS** (het afwerpkussentje met je rechterhand)
4. **KIJK LINKS** (naar het reserveripcord)
5. **PAK LINKS** (het reserveripcord met je linkerhand)
6. **HOL** (neem maximaal holle houding aan)
7. **TREK RECHTS** (het afwerpkussentje)
8. **TREK LINKS** (het reserveripcord)
9. **CHECKLIST** (reserveparachute)

1000 voet grens

Van een goed uitgevoerde reserveprocedure is sprake als je op 2000 voet aan een goed geopende reserveparachute hangt. Mocht je de reserveprocedure niet tijdig hebben uitgevoerd, dan is het in ieder geval zo dat je beneden de 1000 ft de hoofdparachute niet meer afwerpt, maar uitsluitend met het ripcord de reserveparachute activeert. Denk er echter wel aan dat een goed uitgevoerde reserveprocedure altijd beter is. De besturing van de reserveparachute is gelijk aan die van de hoofdparachute.

BIJZONDERE SITUATIES

Bij de beoefening van het parachutespringen kun je worden geconfronteerd met een aantal bijzondere situaties. We onderscheiden ze al naar gelang ze optreden tijdens het vliegen, tijdens de sprong of tijdens de landing.

Het tijdig herkennen van een bijzondere situatie kan voorkomen dat zij onttaardt in een gevaarlijke situatie. Als je in zo'n bijzondere situatie komt, blijf dan altijd rustig en raak niet in paniek. Elke bijzondere situatie vraagt om haar eigen specifieke procedure. Het goed beheersen van deze procedures is een eerste vereiste voor een veilige oplossing.

BIJZONDERE SITUATIES TIJDENS HET VLIEGEN

Motorstoring

Bij het optreden van een motorstoring tijdens de vlucht wordt onderscheid gemaakt tussen twee mogelijkheden: Beneden duizend voet is het te laag om het vliegtuig veilig te verlaten en zal er een noodlanding worden gemaakt. Boven duizend voet kan de eigen parachute uitstekend dienst doen als redmiddel. Alle acties worden uitsluitend ondernomen op aanwijzing van de jumpmaster. Het is zeker geen wetmatigheid dat bij een motorstoring boven duizend voet het vliegtuig wordt verlaten.

Motorstoring onder duizend voet

Je bereidt je voor op een noodlanding door het aannemen van de crashhouding: Plaats je handen achter de helm. Breng hoofd en ellebogen zo ver mogelijk naar de knieën. Klem de armen om de benen. Nadat het vliegtuig tot stilstand is gekomen verlaat je onmiddellijk op ordentelijke wijze het vliegtuig. Blijf op ruime afstand van het vliegtuig vanwege explosiegevaar.

Motorstoring boven duizend voet

Indien de instructeur je daartoe opdracht geeft: Wees gereed voor een directe exit van de hele stick achter elkaar. Houd rekening met een lagere exithoogte (onder de 2000 voet trek je direct de reserveparachute, daarboven de hoofdparachute), meerdere andere springers in je buurt en bereid je voor op een vroegtijdige landing. Als het vliegtuig te veel hoogte heeft verloren, zal de procedure worden afgebroken en treedt de vorige procedure in werking.

Voortijdige opening van een parachute in het vliegtuig

Vanaf het moment dat je je uitrusting hebt omgehangen, voorkom je dat door onzorgvuldig handelen een van beide parachutes voortijdig wordt geopend. Ook ben je steeds bedacht op dergelijke problemen bij je medespringers. Ondanks de beste voorzorgen kan het toch gebeuren dat een parachute in het vliegtuig opengaat. Indien de deur van het vliegtuig is gesloten, vormt dit niet zo'n probleem; je wijst de jumpmaster op de geopende parachute en hij zal actie ondernemen. Anders wordt het met een geopende deur. Wijs de instructeur luidkeels op de geopende parachute. Druk onmiddellijk de geopende parachute zoveel mogelijk tegen de wand en blijf dit doen zodat niets meer kan ontsnappen. De jumpmaster sluit de deur en het vliegtuig zal eventueel terugkeren voor de landing.

Een deel van de parachute is buiten de deur

In dit geval heb je niet veel meer in te brengen, want de parachute zal wind vangen en je mee naar buiten sleuren. Het enige wat rest: help mee door je niet te verzetten en volg de parachute zo snel mogelijk naar buiten.

BIJZONDERE SITUATIES TIJDENS DE SPRONG

Ongewilde reserve-opening

Je hangt onder een goed geopende parachute en je reservecontainer gaat door een ongewilde oorzaak open. Er kunnen zich drie situaties voordoen: de hoofd en de reserveparachute gaan achter elkaar staan, de tweede mogelijkheid is dat ze naast elkaar gaan vliegen. Beide situaties zijn vrij stabiel. Het uitgangspunt is dat je met de twee parachutes verder vliegt en landt. Maak beslist geen scherpe draaien. Zorg dat je langzaam tegen de wind in draait en op een obstakelvrij veld landt. Bij de landing neem je een goede parahouding. Niet flaren!

De derde mogelijkheid is onacceptabel. In principe is het mogelijk dat de twee parachutes die naast elkaar vliegen uit elkaar draaien en met hoge snelheid richting de grond duiken, dit noemen we een downplane. In dit geval dien je direct de hoofdparachute af te werpen, dus ook wanneer je onder de duizend voet bent.

Botsing met andere parachute

Wees steeds bedacht op andere springers in de lucht. Kijk, voordat je een bocht maakt, eerst of de lucht wel vrij is. De enige veilige afstand is een ruime afstand. Houd er rekening mee dat een andere springer, die eerst een grotere hoogte heeft dan jij, sneller kan dalen en dat dan toch nog botsingsgevaar kan ontstaan. Kom je toch in de buurt van een ander stuur dan van elkaar weg. Vlieg je frontaal op iemand af, stuur dan altijd weg naar rechts.

Is de botsing niet meer te vermijden, spreid dan armen en benen zo breed mogelijk zodat je niet in de lijnen van de ander verstrikt raakt. Na de botsing blijven wegsturen. Het kan zijn dat bij een botsing de square zijn draagkracht verliest; voer dan onmiddellijk de reserveprocedure uit.

BIJZONDERE SITUATIES TIJDENS DE LANDING

Mocht je door omstandigheden buiten de dropzone moeten landen, wees dan bedacht op de problemen die door obstakels kunnen ontstaan.

Turbulentie bij de landing

Vlak bij en vooral achter obstakels vindt verstoring van de vrije windstroom plaats. Er ontstaan verticale stromingen die turbulentie worden genoemd. Ze zijn in een snelle afwisseling naar boven en naar beneden gericht en dat kan uiterst nadelig zijn voor de goede vliegeigenschappen van de parachute. Turbulentie valt te constateren doordat je de parachute voelt schudden. Vlieg rustig met alles op om zo min mogelijk last te hebben van de turbulentie. Op normale hoogte flaren.

Nog te vermijden obstakels

Zolang je nog voldoende hoogte hebt, kun je een obstakel het beste vermijden door er voor de wind ruimschoots overheen te vliegen. Liever na de landing wat verder moeten lopen dan brokken maken bij de landing.

Op lagere hoogte kun je het obstakel altijd nog vermijden door met een forse stuurbeweging ernaast te blijven, desnoods haaks op de windrichting. Blijf nooit naar een obstakel kijken, het vergroot de kans dat je er uiteindelijk op landt. Richt je ogen op de obstakelvrije ruimte, dat is de plek waar je naar toe wilt.

Niet meer te vermijden obstakels

Als een landing op een obstakel echt niet meer te vermijden is, is een goede parahouding en goed flaren nog belangrijker. De volgende gevallen worden onderscheiden:

- Gebouwen: pak beet wat binnen je bereik komt en houd dat vast. Als je van een dak dreigt te worden gesleept werp je de hoofdparachute af. Ontkoppel wel eerst de reserve staticline (om na het afwerpen van de hoofdparachute de opening van de reserveparachute te voorkomen).
- Bomen: bescherm je gezicht met je ellebogen, met je handen in je oksels ter bescherming van slagaders. De benen zijn stevig gesloten met voeten over elkaar. Houd zoveel mogelijk controle over de stuurtokkels. Je kunt alsnog op de grond terechtkomen, dus handhaaf de parahouding tot je stil hangt. Ben je in een boom (of kabels) blijven hangen, blijf dan hangen tot er deskundige hulp arriveert.
- Hoogspanning: van echte hoogspanning altijd wegsturen, want die is levensgevaarlijk.
- Water: maak een gewone landing en werp de hoofdparachute in het water af. Ook hier eerst de reserve staticline loskoppelen. Zwem vervolgens weg van de hoofdparachute zodat je niet in de vanglijnen verstrikt raakt.
- Prikkeldraad: het heeft geen enkele sterkte. Wees koelbloedig en plaats je gesloten voeten er tegen aan. In geen geval op het laatste moment een abrupte stuurbeweging om het prikkeldraad te ontwijken (denk aan de landingsprioriteiten).

OM AAN TE DENKEN

Als je komt springen moet je een viertal zaken altijd bij je hebben en kunnen laten zien:

- Je medische verklaring
- Je logboek waar je sprongen en harnastest in bijgehouden worden
- Je springbewijs
- Je KNNvL lidmaatschap

Bij de grondopleiding zit een harnastest in. Deze harnastest moet je iedere 3 maanden opnieuw doen, ongeacht hoeveel sprongen je in de tussenliggende 3 maanden gemaakt hebt. De harnastest laat je vervolgens aftekenen in je logboek.

Airboss wenst je veel springplezier toe!!!! Heb je nog vragen, stel ze gewoon aan je instructeurs.