

## Throw it like you mean it!

*Reservescherm, noodchute, reddingsparachute. Hoe je 'm ook noemt, het pakketje dat verbonden zit aan het felgekleurde handvat aan je harnas is er om in een noodgeval je leven te redden. Hoewel de meesten van ons nooit zo'n noodgeval zullen meemaken - gelukkig - is het van het grootste belang dat je er zelf voor zorgt dat je reserve functioneert zoals het hoort voor het geval dat je hem wél nodig hebt. In deze serie artikelen geeft Lift je een overzicht van de belangrijkste zaken die je daarvoor moet weten.*

*In dit derde en laatste deel: In welke situatie gooi je je reserve? Hoe doe je dat dan? En wat doe je daarna?*

*Tekst en foto's: Peter Blokker*

# Deel 3: Gooien

## Wanneer en hoe?

*Paragliders die hun reserve gooien komen in de bijzondere positie om aan twee parachutes te hangen. Je hoofdscherm vormt immers ook een soort parachute, ook al vliegt het niet meer normaal. Ook na het gooien van je reserve moeten er dus nog beslissingen genomen worden die van levensbelang zijn. In dit artikel gaan we daar dieper op in.*

### Voor de vlucht

Voor elke vlucht controleer je of de reserve de kans heeft zijn werk goed te doen. Deze check bestaat uit:

1. Pincheck: zit de pin goed door de loop heen en kan hij schuiven?
2. Bereikbaarheid van de greep van de reserve
3. Loopt de bridle vrij naar de ophangpunten? Niet achter een rugtas langs bijvoorbeeld.
4. Is de container goed gesloten zonder losse flappen?
5. Kan je eenvoudig bij je hook knife?

### Bij twijfel altijd gooien!

Eén van de moeilijkste beslissingen is te bepalen wanneer het tijd is om je reserve te gooien. Hoe dichterbij de grond bent, hoe minder tijd je natuurlijk hebt om de keuze te maken. Met genoeg hoogte kan je nog proberen een situatie op te lossen zonder de reserve te gooien. Maar als je twijfelt is er geen twijfel: altijd gooien!

### Wanneer is het tijd om te gooien?

De meest voorkomende situaties waarin het nodig kan zijn je reserve te gooien zijn botsingen met andere piloten in de lucht, constructieve mankementen (scheuren en gebroken lijnen), een steeds agressiever wordend scherm, zoals een steeds snellere spiraal en iedere situatie waarbij je dichtbij de grond de controle over je scherm verliest.

De keuze voor het wel of niet gooien van je reserve hangt ook af van je ervaring met het herstellen van je scherm en het belangrijkste: de hoogte boven de grond. Zeer ervaren piloten kunnen de weersomstandigheden en het terrein waarboven je vliegt nog mee laten wegen in de keus wanneer de reserve te gooien.

Veel piloten hanteren een hoogtegrens waaronder ze niet langer proberen om de situatie te herstellen en gaan dan direct over tot het gooien van de reserve. Vooral voor minder ervaren piloten is een hoogte van 150 meter gebruikelijk. Iedere piloot dient voor zichzelf een kritische hoogte vast te stellen om over te gaan van herstel poging tot reserve gooien. Voor het bepalen van deze hoogte is het

belangrijk om rekening te houden met het hoogteverlies tussen het gooien en volledig vullen van je reserve. Het hoogteverlies bij opening heeft alles te maken met vulvolume, hoe groter de parachute hoe meer lucht nodig is om hem te vullen. Datzelfde geldt voor de lijnlengtes van je reserve, hoe langer hoe meer tijd en hoogte nodig is voor alle lijnen strak staan. Het spreekt dus voor zich dat de kritische beslissingshoogte voor een tandem hoger ligt dan voor een ervaren solo pilote van 50 kg.

Toch is de meest belangrijke factor in hoogteverlies bij opening hoe en waar je je reserve heen gooit. Het minst handig is natuurlijk om je reserve recht onder je te laten vallen. In die situatie moet je namelijk eerst voorbij je parachute vallen (en niet erin), voordat de lijnen strak staan en je onder een geopende parachute omlaag kan komen.

### Je reserve gooien

Er is veel te zeggen en schrijven over de beste manier om je reserve te gooien. Veel piloten hebben er een eigen mening over, ook al hebben ze nog nooit zelf een reserveritje gemaakt. Wat dan ook, probeer de volgende stappen te onthouden:

1. **Kijk** naar de greep van je reserve. Paragliding harnessen hebben veel stel mogelijkheden en lussen die in noodsituaties verward kunnen worden met de reserve greep. Wees er zeker van dat je de goede greep pakt, zodat je geen tijd verliest met het trekken aan de stellus van je beenband.
2. **Benader** en **grijp** de greep van je reserve.
3. **Trek** de greep omlaag (harnas) of vooruit (frontcontainer). Bij sommige klittenbandsluitingen moet je eerst een afpelende beweging maken. Het beste kan je dit iedere keer simuleren als je scherm aan een vouwbeurt toe is of je van materiaal wisselt, zodat je weet hoe je het eenvoudigst de pins uit de sluitloopjes trekt. Trek dan het pakketje uit de buitencontainer, meestal opzij en naar buiten.
4. **Zoek** naar vrij luchtruim. Vermijd lijnen en doek van je paraglider waar je reserve in verstrikt kan raken.
5. **Gooi** de reserve in het vrije luchtruim. Gooi de binnencontainer hard weg en laat los, alsof je leven ervan af hangt want dat is misschien ook zo. Als je de strekking van de lijnen naast je hebt in plaats van onder je, scheelt dat tijd en hoogte.
6. **Ruk** een paar keer aan de riser van je reserve. Hierdoor spreiden de lijnen van de reserve zich makkelijker en pomp je het luchtkanaal open als je scherm nog niet geopend is.
7. Indien nodig, trek je het pakketje terug aan de bridle en **herhaal** stap 5 en 6.
8. Als je dicht bij de grond bent, bereid je dan voor op de **crashlanding**. Het meest gebruikelijk is de pararol. Om een pararol goed uit te voeren is ongeveer twee weken militaire training nodig.



*Na het werpen en openen van je reserve maak je je hoofdscherm onvliegbaar. Anders werkt deze tegen de reserve.*



*Bij een mid-air collision is het vaak nodig om je reserve te gooien.*



*Reserves openen niet altijd volgens het boekje. Landen in het water is dan minder pijnlijk dan op het land.*



### Onder de parachute

Als je de luxe hebt om onder je reserve tijd over te hebben, zijn er wat dingen die je kan doen naast het genieten van het uitzicht. Gouden regel is om niets aan je paraglider te doen als hij niet tegenwerkt. Repareer niet wat niet stuk is. Kom je met een acceptabele snelheid omlaag onder zowel je reserve als je paraglider doe je dus niets. Hou wel in de gaten of de situatie niet verandert. Zelfs kleine input op bijvoorbeeld stuurlijnen kan deze evenwichtstoestand verstoren. Kijk alvast naar de meest waarschijnlijke plek waar je terecht komt en bereid je daar op voor.

Een andere situatie doet zich voor als je paraglider nog deels functioneert en boven je hoofd staat. In sommige situaties kan je er nog wat mee sturen en de daalsnelheid verder mee verlagen. Zolang je de paraglider weg kan blijven sturen van je reservescherm kan je dit doen maar kijk ook regelmatig onder je om te zien hoe laag je zit. Het kan zijn dat je hebt geleerd om, bij voldoende hoogte, altijd je paraglider binnen te halen en op je schoot te leggen. De gedachte hierbij is dat je er zeker van bent dat de reserve haar werk goed kan doen en er geen "gevecht om wingload" ontstaat tussen de paraglider en de reserve. Als je paraglider en parachute het tegen elkaar gaan opnemen kan de situatie inderdaad verslechteren. Maar ook het intrekken van je paraglider kan op veel manieren problemen veroorzaken, zoals verlies van controle, verstrikt raken van de paraglider in de lijnen van je reserve, doorsnijden van lijnen van je reserve door de paraglider, vullen en weer gaan vliegen van je paraglider... Zo ontstaat een domino effect van het oplossen van het ene probleem waarbij weer een ander ontstaat.

### Je scherm op schoot

Mocht je toch de weloverwogen keuze maken om je paraglider buiten werking te stellen, zijn er verschillende manieren om dat te doen:

- **B-lijn stall** Dit is vrij snel te doen en zorgt ervoor dat je paraglider niet echt vliegt en toch weerstand genereert. Je daalsnel-

heid gaat hierdoor verder omlaag. Het vereist wel je volle aandacht om het symmetrisch te houden.

- **Eén stuurlijn intrekken** Als je dit doet zal je paraglider zich meestal als een wokkel inwikkelen. Daardoor schakelt je paraglider zichzelf snel uit. Nadeel is dat dit vrij agressief kan gaan voordat het scherm zich gewonnen geeft.
- **Eén achterste riser intrekken** Je trekt net zo lang door tot je het doek in je handen hebt en uiteindelijk het hele scherm. Dit kost best veel tijd en het is belangrijk om op de hoogte te letten die je nog hebt om dit klusje te klaren.
- **Beide achterste risers intrekken** Op deze manier haal je het scherm symmetrisch binnen en dat geeft het meeste controle maar kost ook veel kracht. Zodra je het scherm binnen hebt gehaald plaats je het tussen je benen. Je hebt dan automatisch de juiste positie voor de parol en ook nog een beschermende laag doek om je benen heen.
- **Ontkoppelen van de paraglider** Door lijnen door te snijden of cut-away karabijnen te gebruiken kan je ook snel van je paraglider af komen. Denk er wel om dat de mogelijkheid bestaat dat je paraglider in je reservescherm terecht kan komen.

### De parol

Om een parol goed te doen breng je je lichaam in de positie met tenen omlaag, benen tegen elkaar, knieën iets gebogen, armen in en je ellebogen en ogen op de horizon gericht. Span je spieren genoeg aan om je botten te beschermen tegen de impact. Je gebruikt dus eigenlijk je benen en lichaam als schokabsorbers. Zodra je de grond raakt probeer je een rollende beweging in te zetten vanaf je voeten-kuiten-heup-kont-zij in de richting waarin je landt. Je armen en ellebogen hou je naar binnen om ze niet in contact met de grond





te brengen. Hou je hoofd ingetrokken met kin op de borst, om te voorkomen dat je je nek breekt. Google eens op PLF (Parachute Landing Fall) en kijk eens op YouTube hoe je een paracol goed zou kunnen uitvoeren. Oefenen op een grasveldje is best leuk (om te zien).

#### **Vervelende plekken om te landen**

Natuurlijk moet je er alles aan proberen te doen om niet op een gevaarlijke plek af te koersen. Als je reserve twee risers heeft bij de schouderophanging kan je één riser omlaag trekken om iets die kant op te sturen. Als de risers echter bij elkaar komen op één centraal punt van de reservebridle en vandaar uit weer splitst, is er niets bestuurbaar aan en ben je overgeleverd aan de wind. Nog steeds zijn er dan opties om je zo goed mogelijk voor te bereiden op een nare landing. De meest voorkomende zijn hoogspanningslijnen en waterlandingen.

#### **Hoogspanningslijnen**

Als het ernaar uit ziet dat je de hoogspanningslijnen in gaat, breng je kin dan naar je borst met je armen om je hoofd heen gedraaid. Maak jezelf zo slank mogelijk om te proberen tussen de lijnen door

te glijden. Hang je met je reserve aan de lijnen, zorg dan dat je de grond niet raakt. Kevlar, spectra en nylon zijn allemaal geleiders. Wacht tot de stroom uitgeschakeld wordt en je daar zeker van bent.

#### **Waterlandingen**

Waterlandingen zijn risicovol omdat je verstrikt kunt raken in de lijnen. Bovendien kan de protectie van je harnas je op je buik draaien en je hoofd onder water drukken. Het veiligst ben je wanneer je boven water altijd met een reddingsvest aan vliegt. Na het werpen van je reserve hang je meestal uit je harnas aan je schouderbanden. Soms blijf je in een zittende houding, bijvoorbeeld met een frontcontainer die aan de hoofdophanging zit. In dat geval kun je je beenbanden en borst- en buikband losmaken als voorbereiding om uit je harnas te springen zodra je het water raakt. Hoogte kan moeilijk in te schatten zijn boven water, dus spring niet eerder in het water. Zwem weg van het scherm of blijf rustig drijven om niet in de lijnen verstrikt te raken. Gebruik je harnas als drijfmid-del.

## **Een laatste advies**

*De tips en methodes in deze drieluik over reserves kunnen niet volledig zijn maar zijn vooral bedoeld om je aan het denken te zetten. Elke situatie vraagt om een inschatting van de piloot zelf. Hoe beter je zelf voorbereid bent met een denkbeeldige checklist voor noodsituaties, des te minder groot de kans op een onplezierige rit aan je reserve. Als in elke adventure sport kan je leren van elkaars ervaringen. Hoor je verhalen van iemand die zijn reserve heeft moeten gooien, luister dan goed wat er gebeurd is en beeld je in wat je zelf zou doen in zo'n situatie. Ken je uitrusting. Ken je grenzen.*