

Volare Cross Country 101

Will Gadd
(traduzione: Tiberio Galletti)

8 gennaio 2007

con i suggerimenti di molti piloti che pazientemente e ripetutamente hanno
risposto alla domanda
“Che cosa conta per compiere voli XC di successo?”

Indice

1	La pianificazione del volo	2
2	Il volo	3
3	L’atterraggio	4
4	L’equipaggiamento per volare XC	5
5	Biografia	6
6	diritti d’autore	6

Il primo scalino verso un volo XC di successo è semplicemente l’abbandono della sicurezza del pendio e l’avventurarsi verso il mondo intero. Non importa se un volo XC finisce 1 o 100 miglia dal punto di partenza, l’importante è che si sia tentato. Per ogni volo che finisce in un nuovo atterraggio sono richieste la stessa serie basica di abilità: valutazione delle condizioni locali, costante analisi delle istantanee condizioni di volo e, soprattutto, un posto sicuro dove atterrare alla fine del volo.

1 La pianificazione del volo

La pianificazione di un volo XC è spesso importante quanto, se non di più, il volo vero e proprio. Per esempio, i comitati di gara alle competizioni impostano percorsi ogni giorno basandosi sull'insieme delle migliori informazioni disponibili circa velocità del vento, possibile sovrasviluppo nuvoloso, pressione barometrica, foto satellitari ed ogni altro tipo di informazione di cui possano disporre. Come un comitato di gara in proprio, accumula più informazioni possibile prima di impostare il tuo percorso. Ci sono anche giorni che semplicemente non sono buoni per i voli XC; invece di forzare un giorno allo scopo di raggiungere il tuo obiettivo, imposta la tua meta in base alle caratteristiche della giornata. Assumendo che il giorno sembra ragionevole per il volo XC (nessuna previsione di temporale per mezzogiorno o altri problemi di larga-scala), una buona mappa della zona dei potenziali percorsi è essenziale, preferibilmente una con restrizioni dello spazio aereo, catene montuose, strade principali, linee elettriche, ferrovie ed altre caratteristiche visibili dall'aria.

Informazioni ottenute dai locali in merito al volo XC sono sempre da tenere in considerazione esaminandone però la fonte, ma io preferisco incalzare i piloti di parapendio e deltaplano chiedendogli dove sono stati e cosa è successo. Per esempio, loro possono sapere che un canyon locale finisce con un mortale venturi ogni giorno a mezzogiorno circa, così come le buone termiche o le aree in cui le linee elettriche rendono l'atterraggio tutt'altro che impossibile. Dopo aver stabilito le condizioni generali della giornata e dell'area, il prossimo passo è scegliere la meta e stabilirlo: "Volerò da Aspen fino a Leadville". Anche se non raggiungerai la meta imparerai comunque qualcosa in merito al volo XC, mentre di sicuro non impareresti niente restando con altri 20 piloti intorno alla collina di sempre. Volare XC in gruppo ha una serie di vantaggi, ma è spesso difficile trovare qualcuno da portare con te. Spezza la mentalità del gregge e parti comunque, ma lascia detto a qualcuno dove hai intenzione di andare nel caso in cui più tardi non ti trovassero. In molte nazioni, una licenza di pesca copre i costi dell'emergenza; è un piccolo investimento che può andare portarti lontano.

Siccome il parapendio è un mezzo lento, il volo controvento dovrebbe essere ridotto al minimo. Capire le condizioni locali del vento come la differenza tra giorno, pomeriggio e sera dei flussi di valle contrapposti ai venti predominanti in quota può essere di vitale importanza. Usiamo Aspen come esempio, il vento di solito percorre la valle scendendo nella mattina e nel sera e salendo nel pomeriggio, spesso in opposizione diretta ai venti in quota. Se stai volando XC su una valle pianifica il tuo volo con il vento in quota ma considera che il vento basso in valle può essere molto differente. Il lato al vento della cresta di un'alta montagna può essere il lato sottovento di una cresta rivolta nella stessa direzione in valle e viceversa; solitamente ciò comporta rotori di intensità tale da far apprezzare questo fenomeno.

Ipotizziamo che il vento sia da ovest e tu stia volando una valle che segue grossomodo la direzione Sud-Nord, con la sommità all'estremo Nord. E' sera, stai perdendo quota rientrando da un lungo XC, e stai entrando in valle da Nord. Un lungo crinale entra diagonalmente nella valle dal lato Est, è al sole, ed è a portata di planata da dove sei. Sai che il vento in quota è da ovest, così punti il fianco suddest del crinale, arrivi là molto basso e sei martellato dal vento di valle, con un forte flusso di valle, che sta scendendo la valle, essenzialmente da

nord. Sei catapultato dai rotori negli alberi, viene buio, devi fare una umiliante camminata.

2 Il volo

Anche se può sembrare patologico, analizzo ripetutamente la mia attuale situazione di volo XC chiedendomi “qual’è la peggior cosa che può accadere qua?”. Questo strumento mi aiuta a scegliere che cosa voglio fare alla luce di ciò che potrebbe uccidermi. Se c’è una serie di cavi dell’alta tensione tra me e la mia prossima sorgente termica, allora è necessario guadagnare una certa altitudine per passare con un buon margine di sicurezza. Ogni volo in parapendio ha numerose situazioni che possono rivelarsi letali, ma penso che stare lontani dai possibili pericoli sia cruciale per evitarli. Per esempio, grattare tutto avvicinandosi all’atterraggio sia un buono sforzo, ma non se fa scendere il pilota fino al punto di non avere più atterraggi sicuri a portata di planata (è divertente quanto gli alberi tendano a crescere quando ci voli sopra).

Comprendere i pericoli in ogni situazione data, inoltre, obbliga i piloti a pianificare i voli. Mi piace pensare ai voli XC come una serie di piccoli passi che collegano singoli punti in una linea che finisce alla meta. Se voli con un piano ed una volontà di successo, non affonderai in un’indecisione fino a quando non sarai a terra. Decidi cosa pensi che funzionerà e poi prova a farlo; se il tuo piano non funziona almeno imparerai che cosa non fare invece che essere improvvisamente a base senza una valida ragione.

Una volta in volo, abbi sempre un potenziale atterraggio abbondantemente a portata di planata. Durante i buoni voli XC si può anche avventurarsi in aree senza atterraggi, non è un buona idea iniziare così. Quando hai guadagnato la quota e vai verso la tua prossima sorgente termica (nube, cresta, altro), cambia dal tuo primo atterraggio ad uno nuovo. Questo processo presto diverrà istintivo, ma fino a quando questo succederà gli atterraggi definiranno il volo XC. Come nel guidare una strada non familiare durante la notte, il volo XC sicuro richiede un margine di sicurezza extra in previsione di condizioni inattese.

Un mantra XC ricorrente dice “Quando sei alto vola il cielo, quando sei basso vola il suolo”. Le nubi sono di solito i migliori indicatori di ascendenza, quindi cerca di guadagnare la base e poi salta di nube in nube, prestando attenzione a che le nubi che stai puntando non stiano sviluppandosi in modo estremamente rapido oppure decadendo. “Vola il cielo” significa semplicemente volare da una nube o una strada di nubi verso un’altra basandosi su come le nubi si stano sviluppando o disfacendo. E’ difficile passare da cercare le sorgenti termiche al suolo a farlo nel cielo, ma lo spostamento del riferimento è essenziale per compiere voli di distanza.

Salendo in termica sotto una nube, ricorda di guardare la nube regolarmente; è incredibile quanto velocemente puoi trovarti a centinaia di piedi sotto ad un certo momento e totalmente nel bianco un attimo dopo. Pianifica i tuoi ultimi giri in maniera tale da trovarti ad un lato della nube, e mantieniti ad una sufficiente distanza per non rischiare di esser risucchiato dentro. Se vieni succhiato in una nube, una forte spirale è spesso l’unica manovra efficiente per discendere in ascendenza forte. Quando mi avvicino alla base di una nube, mi piace volare a comandi alti, premo sulla speedbar e, se necessario, faccio le grandi orecchie fino a quando esco da sotto la nube. Se l’ascendenza è estremamente forte, dai

un'occhiata alla tua bussola prima di puntare il bordo della nube cosicché tu possa portarti verso il lato nel peggior scenario immaginabile.

Come è importante volare il cielo, prima o poi ti troverai anche a volare basso oppure a volare in un giorno senza nubi. Primo, mentre sei alto e in giorni con nubi, cerca di collegare la nube alle caratteristiche o all'area che provocano la nube. Cerca di trovare il modello di sviluppo termico per la tua area per quel particolare tipo di giorni; nei giorni con vento forte, le termiche si staccano più spesso dalle creste; nei giorni con poco vento principalmente le termiche salgono dalle conche, mentre le aree in cui più creste si uniscono sono spesso molto redditizie. Visto che ogni pilota ha le sue teorie in merito a ciò che funziona per le termiche e cosa non funziona, è essenziale sviluppare il proprio modello e verificarne la sua precisione, visto che in volo sei da solo.

Se ti trovi basso, mira un punto piacevolmente soleggiato, uno che abbia tutte le caratteristiche mentalmente richieste per essere definito un buon punto, e aspetta la termica. Se raggiungi un potenziale punto d'innescio e non trovi nessuna termica ma zero discendenza, aspetta e le cose probabilmente miglioreranno. Non vorresti lasciare il tuo sito se una termica non ti ha raggiunto entro 30 secondi, quindi tratta la tua potenziale sorgente termica allo stesso modo. La dinamica sul pendio, spesso trascurata, è un buon trucco per rimanere in gioco durante un volo XC; puoi usare il flusso dei venti di valle su una cresta per stare in dinamica fino a quando una termica si stacchi, presta comunque attenzione a stabilire con anticipo la direzione del vento.

Osserva la vegetazione, la polvere e gli alberi per determinare la direzione del vento locale. Per esempio, l'erba asciutta si appoggia a favore di vento, mentre le foglie si arrovessero con il vento. Oltre ad essere utili per stabilire la direzione del vento, questi cambiamenti spesso indicano che le termiche stanno salendo lì vicino. Le aree secche e scure del suolo producono termiche migliori delle aree umide e chiare, con l'umidità che gioca un ruolo più importante del colore. Per esempio, un campo scuro e asciutto è solitamente generatore molto attivo di termiche mentre un campo d'erba difficilmente lo è.

In linea di principio, altezza è sinonimo di sicurezza in parapendio, sia nel caso che tu incorra in una errata manovra sia per avere più possibilità di non atterrare presto e vedere tutti gli altri amici volare sopra la tua testa in base. Sii paziente con il giorno durante il volo XC, che significa aspettare che si sviluppino buone condizioni, e anche flessibile, che significa che ai cambiamenti della giornata è bene, e spesso obbligatorio, cambiare anche la meta. Le pianure generalmente impiegano più tempo che le creste montane a partire, così le valli profonde o i lati ombreggiati delle colline. Se non c'è sovrasviluppo per le prossime 10 miglia d'aria, mettiti sotto una base e aspetta semplicemente che il cielo si sviluppi. Inoltre, a meno che tu non sia a base, non volare sopra aree in ombra. Le termiche vengono dal sole, così l'assenza di sole significa quasi certa assenza di termiche, non conta quanto tu provi.

3 L'atterraggio

Vola fino all'ultimo per restare in volo, ma accertati sempre che ci sia un atterraggio sicuro nei paraggi. Cercalo che ti permetta più errori del tuo atterraggio ufficiale; pensa a quanta attenzione hai prestato al tuo atterraggio ufficiale la prima volta che c'hai volato, poi pensa a quanto sia difficile stabilire i rischi e i

problemi di un nuovo atterraggio guardandolo dall'alto. Guarda a terra cercando serie di pali telefonici (immagina i fili correre tra i pali sia a dritto che ad angolo retto verso pali nascosti), creste che possono causare turbolenze meccaniche, fumi scarrocciati, vento sui laghi, polvere in aria ed ogni altra cosa da cui tu possa desumere la direzione del vento e i pericoli nel potenziale atterraggio del momento.

Nello scegliere un atterraggio dall'aria, preferisci un'area che assomigli più ad una strada che ad una piazza. Tutto il resto è uguale, lungo e stretto è meglio che corto e largo perché, una volta vicino a terra, puoi andare a dritto invece di dover fare virate anche se incontri ascendenze o discendenze inaspettate all'ultimo momento.

Personalmente preferisco atterrare veloce piuttosto che galleggiare piano in attesa che qualcosa di brutto succeda, specialmente nelle condizioni forti del mezzo del giorno. Se sto atterrando in un campo scottante, di solito tiro due cordini per fare le grandi orecchie e entro nel campo, rilanciando solo quando i miei piedi toccano quasi l'erba. Ho visto troppi incidenti in cui i piloti sono arrivati in atterraggio e hanno galleggiato fino a quando sono stati colpiti da un ciclo termico forte o un dust-devil vicino a terra. Anche se non sono sicuro del perché, sembra che l'atterraggio di un pilota in un campo provochi spesso il distacco di termiche. Una vela con delle grandi orecchie ben fatte diventa più veloce e stabile e scende più facilmente attraverso le piccole e violente termiche piuttosto che subirle.

Se hai scelto un atterraggio ed improvvisamente vedi i cavi elettrici sul tuo percorso, è preferibile strusciare col vento dietro, fare uno stallo o uno stallo di B fino a terra rispetto al prendere i cavi elettrici in atterraggio. Se non ti ucciderà l'elettricità, lo farà la caduta.

Ricorda di comunicare via radio il tuo atterraggio potenziale quando ancora hai un minimo di segnale per comunicare con gli altri piloti in volo. Il tuo segnale coprirà una distanza maggiore quando sei a 500 piedi di quota di quando sarai già atterrato.

4 L'equipaggiamento per volare XC

- una vela in cui ti senti veramente a tuo agio. Il volo XC richiede molte capacità al pilota senza dovere aver imparato a volare una vela difficile. Le vele da competizione hanno buone efficienza e velocità, ma è più importante fidarsi della propria attrezzatura nel sottovento di una grande cresta o in prossimità di un atterraggio circondato da alberi che avere un'efficienza leggermente migliore.
- un mappa del luogo in cui hai intenzione di andare e di dove potresti teoricamente finire. La maggior parte delle armerie vendono delle valide custodie trasparenti che puoi legarti alla coscia. Io ho messo la mia bussola economica in questa custodia in maniera da poter uscire dalle nubi nel caso in cui ne fossi aspirato.
- un kit di primo soccorso corredato da un forte antidolorifico industriale. Se cadi molto lontano dalla strada, la tua unica possibilità è di avere un buon antidolorifico che ti aiuti a prevenire uno shock e ti mantenga lucido a sufficienza da poter parlare con l'elisoccorso.

- le radio, sia la tua che quella di chi ti segue, dovrebbero avere batterie adeguate. A me piace portare con me una serie di batterie alcaline di riserva. Accordati per la frequenza e scrivila in maniera tale da poter reimpostare la radio nel caso perdesse le impostazioni.
- Un GPS è un buono strumento per giudicare la velocità del vento, la posizione di atterraggio, la velocità a terra e la distanza. Due GPS sono utili quando voli in zone senza punti di riferimenti, uno per te e l'altro per il veicolo che ti segue. «Sono su un campo marrone» in linea di massima non ti aiuta ad essere ritrovato, invece le coordinate Lat e Long lo fanno.
- I telefoni cellulari sono sempre più utili per il recupero, specialmente se hai con te la lista dei numeri di telefono di tutti i tuoi compagni di volo.
- Acqua e cibo, specialmente acqua. Puoi camminare due o tre giorni senza cibo, ma sei morto senz'acqua.
- Fiammiferi, uno specchio ed una bandiera di nylon sono anch'essi utili.

5 Biografia

Will Gadd ha volato per più di 1000 miglia in XC con la sua Edel Energy durante la stagione '95, e spera di volare ancora di più quest'anno. Le opinioni qua sopra sono tratte dalla sua esperienza personale e dai commenti di molti altri piloti.

6 diritti d'autore

Il presente articolo è liberamente distribuibile purché ciò sia fatto senza scopo di lucro e che ne siano citati:

- autore (Will Gadd)
- traduttore (Tiberio Galletti)
- fonte originaria (www.gravsports.com)
- fonte (www.sulparapendio.it)