

# Zen and the art of circles

guida definitiva al volo in termica, Cross country magazine

Bob Drury  
(trad. Tiberio Galletti)

8 gennaio 2007

## Indice

<b>I Zen and the art of circles, parte I</b>	<b>1</b>
1 il Sole	2
2 il vento	3
3 paesaggio	3
4 nubi	4
5 uccelli e parapendii	4
<b>II Zen and the art of circles, parte II</b>	<b>9</b>
6 usare i movimenti verticali dell'aria	9
7 consiglio: come entrare in una termica occupata	17

Avvertenza: questo testo può essere diffuso liberamente a patto che ciò sia fatto senza fini di lucro, non siano modificati né forma né contenuto e siano citati i nomi di autore e traduttore nonché la fonte:

- testo originale (in inglese): Bob Drury, su [www.xcmag.com](http://www.xcmag.com)
- testo tradotto in Italiano: Tiberio Galletti, [www.sulparapendio.it](http://www.sulparapendio.it)

## Parte I

### Zen and the art of circles, parte I

La mia personale iniziazione all'oscura arte del termicare iniziò al mio decimo volo. Su un decollo francese il mio mentore Keith mi dette le istruzioni.

«Quando il tuo vario inizia a sonare, conta fino a quattro e attaccati ad un comando»

Armato di questo prezioso gioiello decollai nelle termiche di mezzogiorno ed iniziai a salire in linea dritta contando lentamente nella mia testa. A quattro scelsi la mia direzione e tirai il comando più forte che potevo. Al mio quarto tentativo del giorno mi resi conto che stavo facendo qualcosa di sbagliato. Certamente qualcuno potrebbe aver tirato in ballo la forza di gravità? C'era qualcosa che sfuggiva al controllo delle mie dita. Il volo in termica implica qualcosa di più sottile di ciò che immaginavo. Dopo altre venti spirali discendenti mi trovai in atterraggio frustrato e un po' disgustato, ma pronto per il prossimo impagabile consiglio di Keith.

«Penso che voli un po' troppo veloce. Prova a tenere di più il comando esterno»

Come la Guida alla Galassia di Hitchhiker porta ad una così assoluta e succinta sintesi dell'intera popolazione del pianeta terra come "principalmente inoffensiva", le poche parole che Keith mi ha dato quegli anni passati realmente racchiudevano l'essenza del volo in termica e la sua forma elementare; compì dei giri per restare nell'ascendenza, e vola lento per starci il più possibile. Il giorno successivo feci invece spirali lente quando il vario suonava e coprii 25 chilometri in due ore. Fu stupefacente, ero felice, ma posso dire che era più di questo che Keith intendeva. Ho raggruppato delle informazioni attraverso sia la mia esperienza che quella degli altri in giro per il mondo. Quello che ho scoperto è che non c'è una rigida e veloce serie di linee guida da seguire, ma un miscuglio di opinioni e regole che talvolta si smentiscono a vicenda. "Come termicare" sembra come un argomento vasto con pochissime regole vere che possono essere rigidamente applicati nella realtà. Quindi invece di fare ulteriori supposizioni abbiamo riunito tutte insieme le parole e i suggerimenti da parte dei migliori piloti del mondo nel tentativo di trasmettere nei più piccoli dettagli lo Zen del giro in termica.

Prima di cercare il modo per sfruttare la termica devi trovarne una. Le termiche sono invisibili, quindi la loro ricerca è normalmente un processo di impilamento di probabilità in tuo favore. Io insegno ai piloti il sistema "cinque stelle" di valutazione per aiutarli ad aumentare le probabilità di trovare una termica. E' un sistema semplice che assegna un punteggio al posto in cui stai considerando di andare a cercare una termica, basato in quante delle seguenti caratteristiche puoi trovare là: insolazione, vento, paesaggio, nubi, uccelli e parapendii.

Esaminiamo da vicino ognuno di questi indizi per capirli meglio.

## 1 il Sole

E' il nostro carburante. Senza di lui non c'è nessuna radiazione, nessun calore e nessuna termica. Se stai volando in un giorno con nubi e ombre, il terreno sarà scaldato nelle aree assolate e non in quelle in ombra. Anche se l'ombra al suo passaggio può innescare il distacco dell'aria calda dal suolo, come regola generale l'ombra è una zona abbastanza povera per ogni uccello o mezzo aereo che sfrutti le correnti ascensionali. L'ex due volte campione del mondo, Rob

Whittal, una volta mi disse quando lo misi sotto pressione per avere il suo consiglio più importante,

«se sei nel sole difficilmente non andrai lontano»

Assegna alla tua potenziale sorgente termica una stella se sta crogiolandosi sotto al sole.

## 2 il vento

Non solo crea l'ascendenza dinamica sul pendio, che prolunga il tuo volo e aumenta radicalmente le tua possibilità di salire; ma anche trasporta le termiche lungo il terreno e su per il pendio fino alla sommità, punto in cui si staccano. In un sistema prettamente montano soggetto ai venti di valle e ai flussi anabatici potresti sempre ricordare che sono questi venti più bassi che trasportano l'aria riscaldata dalla valle fino alle montagne, il vento meteo è spesso di poca importanza a meno che tu non sia molto sopra. Potresti studiare la forma della valle sotto ed immaginare un enorme fiume che sta lavando la valle dal basso verso l'alto. I posti in cui il tuo fiume batterebbe sul paesaggio e sarebbe forzato a salire sono sempre punti buoni in cui cercare le termiche.

Nelle pianure le cose funzionano in modo leggermente diverso. Il vento soffia l'aria calda lungo il terreno fino a che raggiunge un punto d'innescò come un fiume, una fila di alberi, una strada o semplicemente un'ondulazione del paesaggio in cui la termica si stacca ed inizia a salire. Ricorda che l'aria calda è leggera, galleggia, e non scenderà mai giù per una collina, se il suolo scende la termica si stacca. Bighellonare un po' sottovento al punto d'innescò è un buonissimo trucco per il volo di pianura. Se il prossimo posto su cui vuoi andare ha sole e vento allora stai scegliendo un posto a due stelle. Scegli quello se non hai di meglio a portata di volo, ma non è ancora un certificato di morte.

## 3 paesaggio

Né il sole né il vento produrranno ascendenze senza un paesaggio con cui interagire. Nelle pianure la capacità del paesaggio di assorbire il calore del sole è cruciale per la generazione delle termiche. Le cose scure si riscaldano meglio che le cose chiare. Indossa una t-shirt nera in una giornata assolata per dieci minuti e poi cambiala con una chiara ed avvertirai istantaneamente la differenza. Una zona scura nel paesaggio, come un campo arato da poco, circondato da freschi prati riscalderà molto più velocemente dei campi circostanti. Ma non è solo il colore ad essere importante, anche la struttura e l'aspetto giocano il loro ruolo. Le bolle d'aria si staccano o scappano lontano più facilmente da una superficie liscia che da una ruvida che, come la stoppia in un campo recentemente trebbiato, può avere un effetto Velcro sull'aria riscaldata. Anche se ci mette di più a riscaldarsi manterrà per più tempo il calore che una superficie liscia, che rilascia velocemente e frequentemente, quindi spesso produce una bolla d'aria più calda. A Piedrahita, nella Spagna centrale, puoi spesso sperimentarlo; cacciare intorno alle zone scure rocciose non produce niente mentre frequentemente un tuffo fuori verso i campi dorati della pianura ti vede balzare su fino a base.

In montagna il colore e l'aspetto del paesaggio è molto meno importante che la sua esposizione al sole. Se un pendio è esposto direttamente al sole assorbe il massimo delle radiazioni e produce delle buone termiche. Le rotte XC più sfruttabili, oppure le grandi linee, sono nella più forte esposizione al sole per tutto il giorno. Iniziano nelle facce est e si muovono girando alle facce sud per il primo pomeriggio e infine usano le facce ovest fino alla fine della giornata. Recarsi su una faccia ovest troppo presto è spesso una ricetta per un precoce atterraggio, come è provare a tornare indietro nella sera lungo le facce est.

Che tu sia in pianura o basso tra le montagne. se il paesaggio davanti è favorevole allora aggiungi una stella. Un costone scuro roccioso che è esposto al sole ed al vento è una scelta a tre stelle e a meno che tu abbia un'alternativa sbalorditiva a portata di mano, fuggire da questa sarebbe imprudente.

## 4 nubi

Un cumulo è semplicemente la parte visibile della termica. Se c'è una nube cumuliforme là, allora là c'è una termica, perché le nubi cumuliformi sono formate esclusivamente da aria ascendente. E' una delle più difficili regole del volo XC da seguire, perché spesso altre nubi cospirano contro di te e ti attirano lontano. I cumuli potrebbero formarsi in zone strane, lontano da dove normalmente ti aspetteresti di vederli, oppure potresti attraversare un cumulo al centro della valle senza che abbia nessuna ragione per essere là. Non importa se contrasta con tutte le tue conoscenze e tutto ciò che hai imparato. Non importa se non hai la più pallida idea di cosa la sta causando e del perché è lì. Le nubi cumuliformi si formano solo a causa dell'aria che sale. Se là c'è un Cu, là puoi salire. Mi sono spesso obbligato ad allontanarmi dal percorso pianificato, oppure mi sono fondato in un posto che appare stupido secondo ogni altra regola, perché un Cu ha iniziato a formarvisi vicino e mi ha mostrato dove l'aria stava realmente salendo. Allo stesso modo, sono atterrato chiedendomi il perché una cresta soleggiata non rendeva per poi realizzare di aver ignorato un'inspiegabile strada di Cu che era praticamente di facile raggiungimento. Questa è l'unica regola del volo XC che devi seguire religiosamente. Castrare il tuo volo planando in un'area priva di nubi in un giorno in cui Cu si stanno formando altrove è folle, e vi condannerà ad atterrare o ti metterà nei pasticci. Se la tua prossima destinazione ha sole, vento, buon paesaggio e una nube è una scelta a quattro stelle e ed hai praticamente la garanzia di salire.

## 5 uccelli e parapendii

Se hai a che fare con una zona a quattro stelle c'è una sola cosa che può darti ulteriori conferme della presenza di una termica ed è la visione di qualcuno o qualcosa che ci sta salendo dentro. Ignora una zona a cinque stelle sempre, e solamente, se puoi vedere un'altra zona ad alto punteggio ben raggiungibile avanti a te lungo il tuo percorso.

Il sistema "cinque stelle" è un metodo ragionevolmente preciso di decidere il potenziale della tua prossima zona. Comunque, volare è un'arte molto fluida. Il cielo cambia e si sviluppa continuamente ed il buon pilota XC continuamente valuta ciò che vede ed aggiorna la sua immagine mentale del cielo d'avanti a



Figura 1: vista del cilindro di una colonna termica durante la finale della Coppa del Mondo di Parapendio, Portogallo, 2005.  
Foto: Martini Scheel



Figura 2:

lui. Ho chiesto ad uno dei migliori piloti britannici, Adrian Thomas, le sue linee guida per la ricerca delle termiche. Vivendo nelle pianure dell'Inghilterra centrale, Adrian fa molti voli di pianura e mi ha dato un'affascinante visione del suo metodo di ricerca delle termiche e di cosa passa per la sua mente durante una buona giornata di volo XC.

«Innanzitutto è veramente importante essere capaci di disegnare la forma di una termica. Tutte le termiche lasciano il terreno con un vortice dalla testa a forma di fungo che sale verso l'alto trascinandosi dietro una coda. La coda rimane attaccata al suolo fino a quando c'è aria calda ad alimentarla e poi si stacca e accelera verso la testa. Il più veloce tasso di salita è nella coda che accelera, che è il motivo per cui puoi talvolta salire velocemente sopra ai piloti che ti erano sopra solo fino a pochi minuti prima. Ma devi volare molto bene per rimanervi dentro altrimenti la coda accelerando ti supererà e ti lascerà nella discesa sotto di lei.»

« In quota uso le nubi per cercare le termiche. Durante i trasferimenti spalanco gli occhi verso le nubi alla ricerca di posti in cui gracili filamenti si stiano formando alla base e siano succhiati dentro. I filamenti da soli non sono buoni (potrebbero essere semplicemente la rimanenza di una nube evaporata) è il movimento verso l'alto che conta.»

«A mezza-altezza, metà strada tra nubi e suolo, decido il mio percorso tra sorgenti a terra e nubi, e localizzo le termiche sentendo la turbolenza e le modalità di deriva. Raffiguro le termiche come delle bolle d'aria con in testa un vortice dalla forma di ciambella, ed una lunga coda trascinata dietro (vedi la figura 3). Solitamente non si incontrano ciambelle a meno che non si incontri la sommità estrema

della termica (se c'è una nube, è là che è il vortice a ciambella). Invece noi incontriamo la lunga coda.»



Figura 3:

«Nella coda l'aria è tirata nella colonna termica ascendente. Ciò significa che c'è uno spostamento verso il core della termica, ed allo stesso tempo che l'ascendenza generalmente aumenta con l'avvicinarsi al core. Che significa in linea di massima che l'ala vicinissima al core salirà più velocemente rispetto all'ala più lontana dallo stesso. Il differenziale di salita causerà all'ala un rollio ed un'imbardata di allontanamento dal core, ma anche la deriva verso di lui. Per trovare le termiche a mezza altezza è essenziale essere molto, molto cosciente della tua direzione e degli effetti del cambiamento di direzione e dello scarroccio che l'aria esercita sulla vela. Combatti le tendenze al rollio ed al cambio di direzione, ma vai con la deriva. Usa i comandi per volare dritto ed il flusso ti porterà dentro verso il core. Ricorda la regola: "rollio a destra, imbardata a destra, deriva a sinistra, il core è alla tua sinistra"»

«Questo si riferisce ai flussi perfetti, ma le termiche sono bestie turbolente con ascendenze e discendenze combinate nel flusso intorno a loro. In generale, a mezza-altezza, nella mia esperienza, la turbolenza si sente come se si propagasse fuori dal nucleo come le ondulazioni di uno stagno (vedi figura 4). Queste "onde" come disturbi possono fornire informazioni in merito a dove è la termica -se colpisci le "onde" ad un angolo allora influenza per prima una parte della vela. Girando verso questo lato ti dirigerai verso il core della termica. Trovare termiche attraverso il metodo della turbolenza è difficile e talvolta ciò arriva solo con la pratica ed una buona immagine mentale della forma della termica. Comunque, una volta riuscitoci aprirai una nuova porta nel tuo volare e il tuo termicare salirà di un livello.»

«Quando sono basso decido il mio percorso secondo le caratteristi-

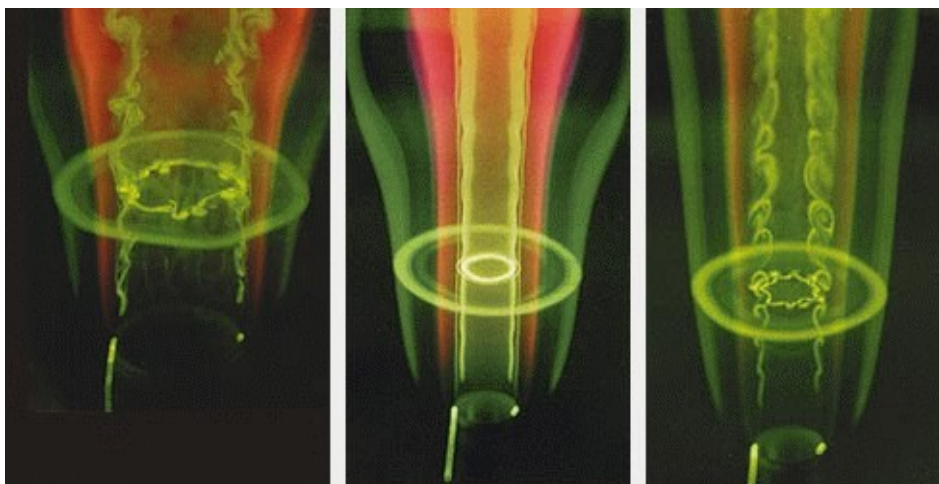


Figura 4:

che del terreno. Presto ancora attenzione alla posizione delle nubi e cerco di posizionarmi simultaneamente sopra un punto d'innesco a terra e sotto una nube abbastanza grande e attiva. Più sono basso e più attenzione presterò alle caratteristiche del terreno come alture, sole, campi, differenze nel materiale e cose che si muovono come automobili o bestiame che possa innescare l'aria calda prossima al terreno. E' quando sei basso che hai maggior probabilità di incontrare una cupola a forma di fungo di una termica piuttosto che la relativa coda rotante. Se ti succederà sperimenterai una differente serie di sensazioni dall'aria.»

«Immagina una mongolfiera che sale e ti colpisce da sotto. Avvertiresti un'improvvisa ascendenza appena ti colpirebbe ma poi scivoleresti via dalla cupola della mongolfiera, lungo un lato.»

«La deriva può essere molto forte mentre il rollio e l'imbardata potrebbero essere relativamente deboli. Sembra come se tu fossi afferrato dalla mano di un gigante e tirato fuori da un lato. Se ottieni la combinazione di rollio, imbardata e deriva che vanno tutti nella stessa direzione allora sei sopra la testa della termica e devi contrastare rollio, imbardata e deriva e girare verso di loro per trovare il core. Il core sarà difficile da centrare, e salirai ad un tasso minore del solito -al reale tasso di salita della termica nella sua interezza, piuttosto che quello della coda che sale nell'ascendenza-. Ancora, tu sei nell'ascendenza al suo inizio, quindi ti aspetti di andare alto quanto l'ascendenza. Quando colpisci la sommità della termica la regola è differente da quando colpisci la coda; in questo caso invece la vela si muove in rollio a destra, in imbarda a destra, ma deriva a sinistra, allora il core è alla tua sinistra.

La ricerca delle termiche è una delle più grandi capacità che devi sviluppare come pilota e vale la pena spendere un bel po' di tempo nel suo perfezionamento. Godfrey Wenness, ex detentore del record mondiale ci ha consegnato le tecniche



di allenamento che usa per aiutare i piloti a familiarizzare con quelle esatte sensazioni che Adrian ci ha appena descritto.

«Innanzitutto quando ho iniziato a volare ero solito sperimentare la salita in una termica domestica per qualche centinaia di metri per poi volare fuori e lontano per 5-10 secondi. Poi tornavo indietro e la cercavo di nuovo prestando attenzione al modo in cui la vela si comportava avvicinandosi alla termica. Senti beccheggio, imbardata e rollio e nota come cambiano quando ti avvicini da differenti angoli, altezze, e direzioni del vento. Facendo questo di nuovo ed ancora di nuovo ti insegnerà a capire cosa senti quando ti avvicini alla termica, come entrarci e qual'è il miglior modo di girarle per rimanerci dentro.»

Il progettista della Airwave, tre volte campione UK e attualmente vice campione europeo, Bruce Goldsmith aggiunse qualcos'altro a questo quando mi disse:

«Nota ogni sottile cambiamento di velocità all'aria e a terra così potrai notare un picco della velocità a terra quando inizierai ad essere succhiato verso la termica.»

Il due volte campione UK, collega e compagno di squadra di Bruce, Russel Ogden completa la teoria:

«Fa' sì che la vela segua il suo percorso naturale e vada con il flusso d'aria piuttosto che forzare la vela ad andare dritto»

La ricerca della termica è un'arte simil-Zen che fonde tutti i tuoi sensi con la tua comprensione di fluidodinamica e meteorologia. Comprendere come sole, aria e paesaggio interagiscono per creare l'ascendenza è solo metà della storia, la consapevolezza di tutti gli aspetti dei movimenti della tua vela e la posizione nell'aria, sia verticale sia orizzontale, è anch'essa cruciale per la raffigurazione mentale di cui abbiamo bisogno per visualizzare l'aria attorno a noi. I nostri strumenti dovrebbero limitarsi ad una mera conferma di ciò che i nostri sensi ci stanno dicendo.

## Parte II

# Zen and the art of circles, parte II

## 6 usare i movimenti verticali dell'aria

Perché gli uccelli volano compiendo cerchi? Dove sarà il core della termica? Bob Drury ci fornisce alcune dritte sulle tecniche usate in termica dai migliori piloti del mondo, nella parte finale di Cross Country magazine presentiamo la guida definitiva al volo in termica.

E' uno dei momenti di maggior eccitazione sensoriale nella vita di ogni pilota. Dubito che qualcuno che l'ha sperimentato possa mai dimenticarselo. Il tuo cuore martella, ti sudano le mani e la tua bocca diventa secca. I cordoni dei freni diventano tirati e la forza della tua preda è sufficiente per sbalzarti violentemente

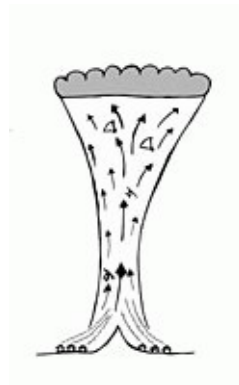


Figura 5:

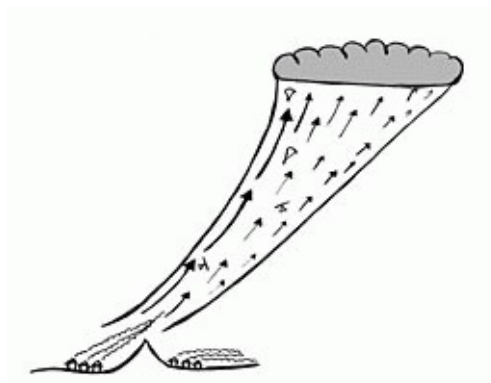


Figura 6:

da una parte. E' come pensare che tu abbia appena agganciato il tuo primo grande pesce ed ora si stia dimenando e divincolando all'altro capo del filo. Precisiamo il fatto che non è un settimanale di pesca che stai leggendo e quello di cui sto per parlare non sono animali vivi. Hai preso la tua prima termica vera e propria, amo filo e piombo; quello che devi fare è assicurarti che non scappi via. I secondi seguenti sono tanto inebrianti quanto pieni di indecisione: sinistra o destra, agganciarlo con un colpo forte, tirare gentilmente o semplicemente dargli filo per farlo andare più a fondo? Per darti le maggiori possibilità di prenderlo devi avere una buona idea sulla forma, la dimensione e l'aspetto della termica. Dove sono le parti più forti, le parti più deboli ed i bordi?

Le termiche sono difficilmente fatte da ascendenza omogenea. La terra da cui ha origine la termica potrebbe essere più calda e più fredda in punti diversi così la termica avrà dei punti caldi e dei punti freddi. I punti più caldi salgono più velocemente dei freddi e formano i cori. La maniera più veloce di salire in termica è quella di stare costantemente nella parte più calda della massa d'aria visto che è quella che sale più velocemente. In un ambiente privo di vento, i cori sarebbero disegnati al centro della termica (figura 5); comunque, nella realtà siamo raramente in un contesto senza vento. Inevitabilmente soffierà una brezza di valle o un vero e proprio vento meteo che influenzerà la struttura della

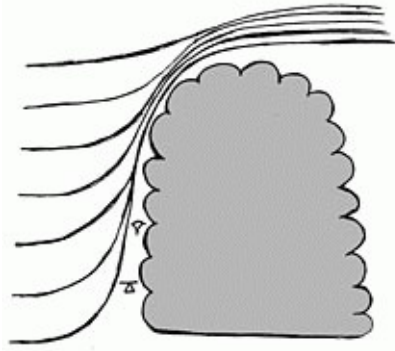


Figura 7:

termica e quindi i cori non saranno necessariamente nel centro dell'ascendenza. Invece il vento darà alla termica una forma simile a quella di una lacrima. Più la termica è potente e meno è influenzata dal vento. L'ascendenza più debole è più influenzata dal vento orizzontale e si inclina a favore di vento (figura 6), lasciandosi la zona di maggior ascendenza sopravento. Questo è il motivo per cui, nei giorni ventosi, i buoni piloti cercano le termiche un bel po' fuori dal pendio. Inoltre, poiché in realtà la termica ha una massa d'aria per conto proprio, il vento meteo sale sulla faccia frontale dell'ascendenza come se fosse un pendio e crea ascendenza dinamica. Questo è il motivo per cui spesso si può salire in dinamica a fianco di un cumulo e perché i pileus si formano sopra la sommità delle nubi quando il vento accelera sopra di loro. (figura 7).

Ma prima che tu possa preoccuparti di cercare il core della termica, devi entrarci sufficientemente da poter fare un 360 senza uscirne fuori. Per fare questo molti piloti usano la regola del contare quattro cose. Quando colpisci la termica continua ad andare a dritto dicendo "una banana, due banane, tre banane, quattro!" Se sei ancora nella termica quando arriva la quarta banana allora è grande abbastanza da poter esser girata e sfruttata.

Ma in che modo vai ad impostare il primo giro? I parapendii reagiscono diversamente quando entrano in termica a seconda dell'angolo con cui vi entrano. Al primo approccio non puoi esser sicuro di sapere perfettamente dov'è la termica rispetto a te o che forma ha. Quindi è meglio usare le seguenti linee guida.

La cosa iniziale e principale dovresti provare a disegnare un 360 di prova, a meno che tu non sia troppo basso e lontano controvento dall'atterraggio con vento forte, più che fare degli "otto" appena incontri la termica. La ragione per cui gli uccelli girano senza sforzo in cerchio sopra alla tua testa in un giorno soleggiato è perché questo è il modo più efficiente di volare e il miglior modo per non perdere traccia della termica. Il campione britannico e collaudatore della Ozone, Russel Ogden, mi disse:

«se sento un grande strattone in un lato allora quello è ovviamente il lato verso cui girare, ma se non sono sicuro e sento che potrei andare in entrambe le direzioni girerò da una parte per un paio di secondi poi rigirerò dalla parte opposta, proprio come farei se stessi guidando



Figura 8:

intorno ad una rotatoria. Adesso sono nella posizione giusta per girare il centro della termica senza cader fuori nell'aria discendente intorno.»

Se hai colpito la termica mentre eri in dinamica lungo un pendio allora dovrai pensare anche a mantenerti sicuro in relazione all'atterraggio. Gira dalla parte opposta rispetto al pendio ed allontanati perlomeno quanto possa permetterti di compiere un 360 senza colpire il pendio. Il primo giro è spesso il peggiore che tu abbia mai fatto in termini di rollio e la vela spesso pendolerà dietro di te dopo i primo 180 gradi e ne uscirà con poca energia per compiere il giro. Muovere velocemente i comandi in alto per riportare la vela di fronte a te può sembrare innaturale visto lo scenario che ti si presenta di fronte, ma devi restituire energia alla vela e dargli la velocità per poter sostenere il giro. Fatto il primo 360 la vela si stabilirà in una maniera più regolare e lo scenario non sembrerà arrivarti in faccia così velocemente ogni volta che l'avrai di fronte.

Una volta gestiti completamente tre 360 di fila in salita costante facendo sonare il vario per tutto il tempo è il momento di iniziare ad esplorare e cercare l'ascendenza più forte. Se non sospetti che ci sia troppo vento allora un semplice modello di ricerca funzionerà. Quando colpisci una parte più forte durante il tuo percorso circolare raddrizza leggermente e premi più forte questa strada per un momento prima di restringere nuovamente. Ogni volta che fai questa cosa dovresti spostarti più vicino al core (figura 8).

L'ex detentore del record mondiale, Godfrey Wennes, mi disse

«Noi insegniamo ai nostri studenti a 'seguire il suono' del loro vario per intrappolare la termica. "Vola per sentire e mantenere il vario al massimo". Vola dritto se il suono aumenta e gira se inizia a diminuire. Impara i toni e imposta i ritardi acustici per anticipare il centro del core (suono massimo). In molti casi di forte ascendenza/core devi girare prima che il picco si verifichi altrimenti lo supererai e dovrai fare una virata scomposta per riguadagnarlo. La pendolata del parapendio può anch'essa influenzare il suono - sii consapevole che una virata improvvisa e più stretta incrementerà il tono per un momento dandoti l'impressione di aver centrato il core, questo è dovuto al tuo salire rispetto alla vela»

L'avvertimento di Godfrey

«il pilota inesperto cadrà in questo errore ogni volta in cui il termicatore costante (stabile) lo supererà»

Se invece c'è del vento devi trovare il lato sopravento/dominante della termica così potrai localizzare l'ascendenza più forte trovando il core e l'ascendenza dinamica del vento che scorre verso l'alto sul lato frontale della termica. Se vai dritto per un momento, ogni volta che hai il vento contro ti approssimi al lato sopravento/dominante, e alla miglior ascendenza. Raggiungendo il lato sopravento della termica avvertirai probabilmente un aumento dell'ascendenza incontrando l'ascendenza dinamica del vento, obbligato a salire dalla termica, ma poi se andrai troppo avanti, cadrà nella discendenza. Uscire da una termica dal lato sopravento non sarà mai così brutto quanto farlo dal lato sottovento ma se succede vira velocemente e torna indietro col vento a favore. In confronto l'uscita dal lato sottovento della termica è molto peggiore. Allora cadrà in una discendenza pesante e dovrai virare indietro contro il vento e volare lentamente attraverso la discendenza con lo scopo di andare in una debole ascendenza (figura 9). Ogni qual volta vedi qualcuno uscire dalla tua termica e sembra allontanarsi in caduta libera, verificherai di solito che è uscito dal lato sottovento dell'ascendenza.

Quali sono i meccanismi reali di ciò che stiamo tentando di fare? Qual'è il miglior modo per controllare la tua vela ed ottenere il massimo da lei quando fai dei cerchi? Hugh Miller, ex campione britannico e vincitore del World Air Game 1997, offre questi consigli:

«smorza i movimenti con il freno esterno. Prova e mantieni la vela calma e stabile sopra di te. Mantieni l'angolo di rollio il più possibile costante con lo spostamento del peso controllando i tuffi della vela con rapidi colpi al comando esterno, tenendoli quando necessario, esaminando ed inclinando sempre il cerchio. Non farti sbeffeggiare dalla termica. Vola attivamente»

Russel Ogden dice:

«devi saper girarla stretto oppure cambiare senza sforzo in un dolce, languido giro. Un errore comune che i piloti compiono è quello di non stringere sufficientemente la termica. Devi avere la confidenza tra le tue capacità per essere capace di inclinare la vela e obbligarla a fare dei giri stretti non appena hai centrato il core e questo può essere difficile visto che l'aria nel core può essere molto turbolenta. E' importante conoscere la propria vela ed essere capaci di usare il beccheggio e l'energia per ottenere il rollio giusto senza incorrere in un negativo»

«Se voglio andare un po' a dritto durante il 360, mantengo lo spostamento del peso ma uso un tocco sul freno esterno. Questo cambia la direzione senza raddrizzare troppo la vela. Quando sono pronto a continuare il 360, rilascio l'esterno e riparto con l'interno. Questo metodo non crea troppo inutile rollio e sei sempre pronto a restringere perché il tuo peso è già pronto.»



Figura 9:

Russell aggiunge,

«più la termica è aggressiva nei miei confronti, più io volo aggressivamente. Più la termica è dolce, più io volo delicatamente, tenendo il comando come se fosse un fragile bicchiere di vino che non posso rompere o versare»

Usando il freno esterno per variare il raggio dei tuoi giri, puoi iniziare ad esplorare la termica, e l'esplorazione è tutto. Il triplo vice campione britannico. Innes Powell, una volta mi disse,

«se fai due 360 allo stesso modo ti condanni a scendere. Hai perso un'opportunità di avere altre informazioni dalla termica»

L'attuale campione mondiale femminile, Louise Crandal, sostiene che tu debba aprire la tua mente a tutte le informazioni disponibili:

«E' importante essere consapevole di ogni cambiamento nell'aria. Quando vedi un segno di maggior ascendenza altrove reagisci e cambia metodo per prenderlo»

«Mentre sto termicando porgo tutta la mia attenzione a odore, temperatura, cambiamenti della direzione del vento e, certamente, tutte le informazioni che mi trasmettono vela e vario. Cambio senso di rotazione ogni volta che ha senso e mi muovo nel cielo in una costante ricerca di un'ascendenza migliore. Sembra stancante ma non lo è. Gli avvoltoi dormono mentre termicano e noi possiamo fare lo stesso. Quando accadrà il nostro stile di volo diventerà semplicemente come guidare una bicicletta, ma molto più divertente»

Louise, che ha personalmente allenato un'aquila delle steppe che vola con lei, conosce esattamente quanto possiamo imparare dagli uccelli.

«Segui gli uccelli. Sono i maestri del cielo, quindi fa' quello che fanno loro. E' semplice come quello! Ho dovuto smetterla di pensare nel modo che mi ero allenata a fare per anni e semplicemente seguire. Improvvisamente mi sono trovata a termicare meglio di prima. Ho realizzato che gli uccelli non compiono cerchi. Girano in termica ma mai in 360 netti. Ogni singolo giro è differente e costantemente regolano e si spostano verso il punto in cui la termica è più forte oppure si spostano anche un paio di centinaia di metri di lato per cercare un'ascendenza migliore.»

«In ogni caso in cui tu abbia una possibilità di volare con un uccello prova a seguirlo più da vicino possibile. A seconda del tipo di uccello che incontri lui proverà ad allontanarsi da te, ma anche se sceglie di abbandonare la termica, se hai quota merita seguirlo. Gli uccelli che volano in dinamica stanno in ascendenza quanto è possibile, anche con noi parapendisti sulla loro coda, così c'è sempre qualcosa da imparare»

Infatti, i buoni piloti vogliono sempre di più dalla termica quindi la esplorano per tutto il tempo. Spesso non stringono molto il core perché distratti dallo



Figura 10:



schiamazzante bersagliare della parte migliore dell'ascendenza. Lo fanno stando attenti a tutte le informazioni che possono ottenere. Se vedono un uccello o un altro parapendio salire meglio di loro, volano a dritto sopra di loro e sfruttano la migliore ascendenza. Condividere una termica richiede l'accettazione da parte di tutti i partecipanti che le loro possibilità di spostarsi ovunque vogliono nella termica è compromessa. Comunque, le informazioni ulteriori che tutti i piloti che galleggiano intorno a te possono dare sono inestimabili.

L'arte del volo in termica è tutto un insieme di mappa mentale, attenzione alle nuove informazioni, decifrazione delle sensazioni che da la propria vela ed esplorazione della termica. Per padroneggiarla sono richieste una buona mappa mentale dell'aria o poi molta molta pratica per familiarizzare con le sensazioni che la vela e la termica danno.

## **7 consiglio: come entrare in una termica occupata**

Entrare in una termica occupata è come salire in una giostra a terra. Se provi e salti dritto in mezzo, o peggio ancora, al contrario del flusso, potresti causare una carneficina. Invece gira intorno all'esterno della giostra fino a quando non trovi uno spazio libero o te ne viene offerto uno da qualcuno, quindi prendi il tuo posto silenziosamente.