

Salire una termica non significa soltanto girare perché il variometro suona; c'è dell'altro.....

Dove nascono e dove vengano innescate le termiche lo abbiamo trattato in precedenza, ciò che tratteremo qui è pura esperienza, sono migliaia le termiche sbagliate, perse e bucate; centinaia d'imprecazioni alle Batterie del vario scariche e chissà cos'altro degli aliantisti, deltaplanisti, parapendisti.

Un vecchio e saggio pilota un giorno disse: " Un buon pilota deve credere nell'invisibile". Non potete vedere una termica (non nel modo classico), eppure esiste, ha una forma e una velocità, e composta dalla stessa aria che respiriamo, non ha nulla di particolare se non la temperatura.

Questo suo essere invisibile la prima volta disorienta l'allievo in volo, è più concentrato a pensare alla turbolenza (che una termica crea sempre piuttosto che a centrare l'ascendenza; per questa ragione sono dalla parte di quelli che consigliano l'uso del vario già dalla prima volta. Senza lo strumento è più difficile rimanere centrati e il pilota entra ed esce continuamente ed è sballottato tra la zona ascendente e quella discendente. Procuratevi un buon vario e usatelo un pò di voli. (i vario che fanno anche il caffè non servono).

Dopo alcuni voli di ambientamento, un giorno proponetevi di centrare una termica nel suo massimo valore. Dopo esservi imbragati regolate il vario (velocità verticale = 0). Inizia il volo e la caccia! In ogni decollo si sa dove salgono le termiche più generose, dirigetevi sulla zona. Supponiamo che mentre volate dritti il vario inizi a segnare +1 dolce e tranquillo, ma voi non siete arrivati al punto prestabilito, tirate dritto, il vario passa da +1 a +1.5 poi a +2 ed infine a 0 -2. Continuate pure tra poco arriverete alla zona di ascendenza prevista.

Entrate nella zona: vario a -2, fate un largo giro -2.5, ritornate in centro -3. Cavoli! non c'è, eppure...

Poco più sotto di voi sentite un pilota che urla come un ossesso contro la parete non vi preoccupate, ognuno ha le sue teorie, e poi hanno già chiamato l'ambulanza per il ricovero. Visto che sono un' anima gentile vi prendo per l'estradosso e vi porto da li in decollo.

PRIMA REGOLA:

Una termica si gira dove c'è non dove si crede che sia. Sembra un principio scontato ma se osservate le gare internazionali vedrete che è difficile che il pilota del posto vinca, anche se conosce perfettamente tutti i punti di ascendenza. Il guaio è lo schema! Essere convinti che li c'è sempre la termica, e qui non c'è mai, è una regola sbagliata.

SECONDA REGOLA:

Avere una mente aperta. Allora ridecolliamo e ci dirigiamo dove prima l'avevano sentita, visto? Non c'è più niente: Allora dritti verso la zona conosciuta, ecco qui c'è uno "zerino", continuiamo verso il ghiaione +0.5; qualche cosa ci dovrebbe essere, ma state attenti: se è debole non inclinate troppo. Iniziate un largo 360° cercando i margini; rimanendo però sempre nella zona ascendente. Scarsa inclinazione a sinistra (o destra) e via, verso lo 0.5: provate a chiudere ancora un pochino tenendo sempre un riferimento al suolo, va bene anche quel gruppetto di cespugli isolati. Ancora 90° a sinistra. Il vario si mette a +1, bene ora DRITTO!.

TERZA REGOLA:

Quando la termica è debole si deve inclinare poco per non annullare la spinta, e trovarne i contorni, poi si inizia a stringere per cercare il "core" un pò forte; sempre che stringere il raggio di virata non annulli la sua ascendenza.

QUARTA REGOLA:

Quando il vario segna in aumento si vola dritti, probabilmente siete vicini a una zona più potente. Difatti il nostro vario suona +2; continuate allora +2.5; ancora dritti; +1.8, tornate indietro!

QUINTA REGOLA:

Vario in diminuzione tornate indietro verso il punto di massima ascendenza. La manovra sarà un rapido 180° verso la zona che avete superato. Ritrovato il +2 iniziate a spiralarle cercando di compiere l'intero 360° con lo stesso valore variometrico. Se durante la spirale trovate zone di ascendenza migliori applicate la tecnica che ho già descritto (dritto se aumenta). Dopo alcune correzioni sarete riusciti a centrarla bene, e non vi resta che tenerla" fino alla fine; vi accorgete che non è facile, ma come ritrovarla ve lo spiegherò più avanti. Una volta che avete centrato la termica iniziate a virare sempre nello stesso senso, invertire la virata, significa perdere quota e tempo, e magari anche l'ascendenza.

STRETTA E FORTE:

Della termica larga e forte è proprio inutile parlare perché la girerebbe anche un tacchino, quelle strette e forti sono invece le "brutte bestie di primavera , quelle per intenderci delle chiusure".

Se le termiche hanno questa caratteristica è sicuramente una giornata ballerina perciò è molto importante rimanere ben centrati per evitare di sentire la turbolenza e beccarsi le chiusure.

TERMICA FORTE FRONTALMENTE:

Il para si impenna (effetto dovuto all'aumento improvviso dell'angolo di incidenza). Dopo aver superato velocemente la zona esterna discendente, (che avrete percorso un pò frenati), durante questa fase rilasciate un pochino i comandi, stabilizzate l'assetto, volate dritti per 4 secondi al minimo tasso di caduta, ed a questo punto una bella virata in negativo (su il freno esterno). Attenzione allo stallo!

Non abbiate paura di stringere è possibile addirittura che nel primo giro il vario smetta di suonare per l'elevato tasso di caduta che provoca una simile virata. Sicuramente se siete rimasti nell'ascendenza al prossimo 350° riprenderà a suonare. fate alcuni giri stretti, tanto per guadagnare qualche metro, poi iniziate ad allargare diminuendo il raggio di virata; se il vario aumenta il valore, continuate ad allargare fino a quando non diminuisce, a questo punto avrete trovato i confini della vostra "bombetta"; potete scegliere se stringere per girare meglio dentro il core o se rimanere esterni per non essere troppo inclinati. ATTENZIONE però rimanere troppo vicini al margine significa non avere possibilità di errore, e saltare fuori da un +4 primaverile non è proprio la cosa più divertente. Io preferisco salire un pò meno velocemente ma molto all'interno; è una questione di scelta. Come potete intuire questa tecnica vale anche nel caso di termiche deboli ma con una differenza;

- Termica debole: iniziate a cercare i bordi e poi stringete.
- Termica forte : stringete subito e allargate poi.

TERMICA FORTE DA UN LATO:

Può accadere, anzi accade spesso, di entrare in termica con una seni-ala soltanto. In questo caso il "para" riceve una spinta asimmetrica e cerca di virare nel senso opposto all'ascendenza; se è forte anche una frenata decisa non riesce a contrastare la spinta. In questo caso potete fare due cose: o continuare a insistere, magari provocando un principale di stallo asimmetrico e rilasciare immediatamente appena girati di 90°; oppure fare una virata di 270° dalla parte opposta e trovarvi così ad entrare frontalmente. DUE I RISCHI: nel primo caso i rischi derivati da uno stallo asimmetrico, con possibile abbattimento della vela (del resto è quello che vi spara nella termica). Questa manovra è sconsigliata ai principianti. Nel secondo caso, una virata di 270° appena fuori da una termica, comporta il rimanere per lungo tempo nella zona discendente, e se l'ascendenza è una bolla, alla fine della virata ci si può trovare sotto di essa con il vario a -4. C'è forse un'altra possibilità che è quella più morbida: continuare con il freno dalla parte della termica ed insistere (senza esagerare) sperando che prima o poi vi lasci entrare.

CONTRO IL COSTONE:

Virare contro il costone per rimaner dentro la termica è sempre una manovra che dà un certo brivido; siano essi i dolci declivi di CASTELLUCCIO, sia risalendo le pareti del SASSOLUNGO. il pericolo è sempre lo stesso: lo SCARROCCIO. Per evitare di finire contro il costone in virata con il vento dietro, dovrete calcolare che lo scarroccio vi avvicinerà all'ostacolo ad ogni giro. Fino a quando non avrete guadagnato almeno 50/100 mt. sulla cresta converrà ogni tanto (dipende dall'orografia del terreno), ripristinare la posizione allungando di un pò il tratto controvento. Per avere un ulteriore margine di sicurezza la virata contro il costone non va fatta al minimo tasso di caduta, ma alla massima efficienza, così se vi serve stringere, non rischierete di finire in stallo asimmetrico perché nel desiderio di salire più veloci siete andati con il freno interno molto bassi. Appena contro vento ripristinate il minimo tasso di caduta ed allontanatevi dal costone iniziando la virata più distante di quello che avete fatto prima (prendete un riferimento al suolo). Questa tecnica è infallibile con termica debole e brezza moderata.

OLTRE LA CRESTA:

Seguire la termica oltre la cresta diventa molto più facile perché non c'è più pericolo di finire contro il costone, ma anche qui occhio allo scarroccio. In corrispondenza della cresta si forma sempre l'effetto venturi e non è consigliabile finire in sottovento proprio in quel frangente; dovete perciò guadagnare i primi 50/100 mt. (solitamente si fa in dinamica), supponendo che dalla cresta si erge un muro perpendicolare ad essa. Scongiurato il rischio di un sottovento a pochi metri da terra riprendete i vostri 360° lasciandovi scarrocciare assieme alla termica. Non mollatela assolutamente fino a quando non avrete quota sufficiente per raggiungere (se necessario) nuovamente la zona sopravvento. Ve lo immaginate? Rimanere senza il vostro +3 nella zona sottovento alla cresta senza avere la possibilità di rientrare? Se la termica è troppo piccola e non avete il coraggio di virare contro il costone, tentate di risalire a granchio (come se veleggiaste in dinamica), una volta oltre la cima (50/100 mt.) provate a girare in 360°, ma sempre attenzione allo scarroccio. la tecnica non prevedrebbe di cambiare tipo di volo risalendo dal costone oltre

la cresta, (360° granchio) ma il rischio di finire sottovento e perdere la termica proprio in quel momento è più pericoloso di (quanto possa sembrare, anzi questo inconveniente ha provocato numerosi incidenti soprattutto nei principianti. in questo caso vale la regola: " INDECISI MEGLIO RINUNCIARE ".

IL GOMITO:

Per cause che non si conoscono ancora molto bene (c'è chi dice sia il vento, chi una piccola inversione, ma anche l'incontro con una massa discendente) la termica può deviare la sua traiettoria verticale creando un GOMITO. Incontrando questo fenomeno il pilota vede scomparire di colpo la sua termica finendo il più delle volte in uno zero più turbolento di prima. Se si sospetta la presenza di un gomito sarà sufficiente mettersi a favore di vento e percorrere 50/100 at. (&a possono essere anche di più) per ritrovare l'ascendenza e continuare a salire. La sensazione (o la certezza) di aver perso la termica e una delle cose che più spesso vi capiterà in volo. Succederà che dove 30 secondi prima avete visto salire il vostro amico voi troverete solo un -2. Vi capiterà di partire in un momento del ciclo negativo, e vi ritroverete in atterraggio in 5 minuti, troverete sempre uno che gira più alto e che non si capisce dove ha preso la "termica". Vi capiterà, siatene certi , è capitato a tutti! Posso però darvi alcuni consigli perché possa capitarvi un pò meno di quanto sia successo a me.

CONSIGLI DA SEGUIRE:

- In decollo aspettate il momento giusto, non abbiate fretta.
- Non partite per primi, fino a quando non vedrete le termiche salire usate i piloti più esperti come "termocavia".
- Quando agganciate trovate un punto di riferimento e cercate di capire da dove si è sganciata: se la perderete il più delle volte la ritroverete lì.
- Fate attenzione, ma non preoccupatevi delle chiusure. Le chiusure sono necessarie, sono gli ammortizzatori del parapendio. Se invece vi spaventano cambiate ala quella non è la vostra, e se vi spaventate, volate in giornate più tranquille.

In volo ciascuno di noi ha un limite e per quanto potrà essere elevato culminerà con quello operativo del mezzo che pilotiamo. Umiltà e rispetto sono le due qualità indispensabili per apprendere a volare, e se quando avrete, imparato, capirete che dovete ancora imparare tutto, sarete piloti perfetti!.

