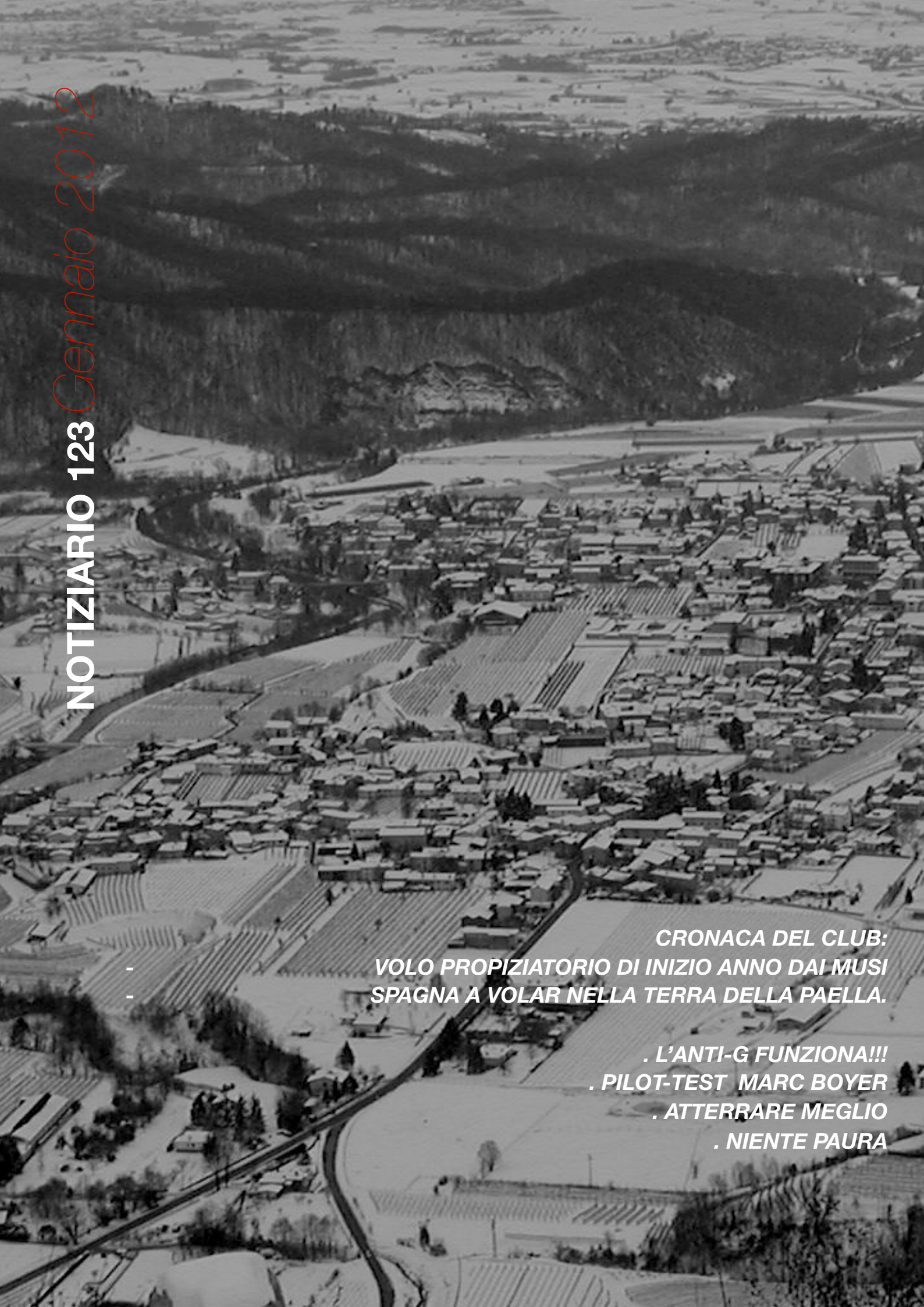


NOTIZIARIO 123 *Gennaio 2012*

CRONACA DEL CLUB:

- VOLO PROPIZIATORIO DI INIZIO ANNO DAI MUSI

- SPAGNA A VOLAR NELLA TERRA DELLA PAELLA.

. L'ANTI-G FUNZIONA!!!

. PILOT-TEST MARC BOYER

. ATTERRARE MEGLIO

. NIENTE PAURA

CAPODANNO IN VOLO DAI MUSI

Testo Carlo Anzil - Foto Paolo Miani

1° gennaio 2012. Ore 9 e 30 del mattino Paolo Miani, Doriana e Carlo, arrivano nell'alta val Torre, alla trattoria "Alle sorgenti" ed incontrano Alessandro Cont di Lignano. Il locale è ancora chiuso e così fanno un sopralluogo in atterraggio per vedere come sono le condizioni del terreno (gelato) ed apettare Vittorio per posizionare la manica a vento. Si ritorna "Alle sorgenti" e finalmente si può bere un caffè mentre arrivano anche gli altri piloti. Quando si tenta di salire in auto, sino a Plan di Tapoun, c'è la sgradita sorpresa di trovare la strada in parte gelata e quindi si è costretti a ritornare in paese e salire per il sentiero più lungo. In questo modo ci si ritrova tutti assieme a seguire le tracce di Heinz, che aveva già deciso di salire da questa parte e precede tutti. C'è anche Rosanna, la morosa di Heinz, che verrà sino in decollo e poi ritornerà indietro per il sentiero della salita, mentre noi andremo in volo. Tiziana e Claudio Aci, con cane, ci accompagnano per un tratto della salita e poi ridiscendono in paese. Alla fine arrivano in decollo 14 piloti e Rosanna: congratulazioni, auguri, riti propiziatori, ricambio della "cambusa" segreta e foto di gruppo prima di scendere, chi in volo, chi a piedi. Una nota di merito per Moreno che anche quest'anno, con l'assistenza di Carlo, ha sfalciato in modo impeccabile la zona del decollo: anche ora, in pieno inverno, il lavoro fatto durante la calda estate, permette di stendere le vele senza trovare sterpaglie o erbe secche troppo alte

che potrebbero dare fastidio in fase di decollo. Le condizioni sono molto deboli e si capisce subito che sarà una planata o poco più. Vittorio apre il suo Epsilon e s'invola per primo, seguito da Heinz, Stefano, Ale "Fenomeno", Ceo, e John. Umberto è costretto a fare un secondo decollo, perchè il primo si è interrotto appena prima dell'involo. Poi partono tutti bene: Ale "Orto", Alessandro Cont, Paolo, Stekkino (esalando l'ennesimo bramito da cervo in amore) e Doriana che con gran decisione fa salire molto bene il suo ormai stanco Thesis. Giorgio, arrivato "quasi" in orario da Gorizia, parte poco prima di Carlo che chiude così i decolli. In atterraggio il vento è assente o addirittura tira da Nord, creando qualche problema a qualcuno di quelli che scendono per ultimi. In atterraggio ritroviamo Patrizia e Marino che ci hanno visti partire lungo il sentiero e sono ritornati per vederci volare. Goloso intermezzo con dolci, leccornie e bibite varie, mentre si chiacchiera un po' e poi tutti, o quasi, alle "Sorgenti" per chiudere in bellezza questo volo di inizio anno. Quest'anno le condizioni non ci hanno permesso di fare dei lunghi voli, con guadagno di quota, ma la giornata è stata piacevole e penso che tutti quelli che vi hanno partecipato si ritroveranno anche l'anno prossimo per questo bene augurante volo di Capodanno. Una menzione particolare per Doriana, unica donna in volo, e per i due nuovi arrivati: Ale "Orto" ed Ale Cont.

Buoni voli per tutto il 2012 ed oltre... Maia permettendo!

Link:http://www.centrofriulanoparapendio.it/new/node/20

Link:http://www.centrofriulanoparapendio.it/new/node/65

C.F.P. in ANDALUSIA

Testi Carlo Anzil
Foto di Doriana, Franco, Friz, Mauro, Vittorio

Volare in Andalusia, nei caldi paesi posti nel meridione della penisola Iberica, quando da noi l'inverno si fa già sentire... Fritz, il nostro amico austriaco che spesso viene a volare in Friuli, ci propone da tempo una gita in quei paesi e questa volta Franco, il nostro presidente, si è infervorato e, trovati altri piloti disposti alla "trasferta", ha organizzato il viaggio. Penna Bianca ha fatto da interprete, Doriana ha trovato i biglietti per voli aerei a basso prezzo, e così un gruppetto di 7 piloti è partito da Venezia per Siviglia il 30 novembre 2011. All'arrivo ci sono Fritz e Gino (un bravo pilota di Tarvisio che parla fluidamente il "karinziano") con due macchine che accolto il gruppo, lo portano sino ad Algodonales, dove c'è uno dei siti di volo più conosciuto dell'Andalusia: Lijar de la Sierra. Senza nemmeno passare in albergo, si va subito in decollo per un primo volo di assaggio: bene, abbiamo capito come sono i decolli e le condizioni in questo luogo. Fritz ha trovato un bell'albergo in un paese a poca distanza dai siti di volo: facciamo base a Zahara de la Sierra, un agglomerato di candide case, ordinatamente disposte sulle pendici di una collina, sulla cui cima sorge un antico castello. Albergo molto confortevole in posizione tranquilla e panoramica. La giornata è stata lunga, fra trasferimenti e voli: tutti apprezzano i morbidi letti nelle linde camerette.
I giorni successivi, complice il bel tempo, vengono spesi con voli dai diversi decolli. Solo un giorno non si vola in parapendio, a causa del vento troppo forte, ma Mauro, Giorgio e Gino volano ugualmente salendo come passeggeri su di un Auto-giro, magistralmente pilotato da Norbert, un pilota tedesco che da alcuni anni si è trasferito a Medina Sidonia, località quasi in riva all'Oceano poco distante da Cadice, dove gestisce una scuola di volo.

I voli più belli li realizzano Gino, Franco e Giorgio, che riescono a fare un bel cross attraversando la larga valle, raggiungendo due roccioni posti accanto al lago di Zahara, ritornando al punto di partenza. Divertenti i voli in dinamica, con vento sostenuto anche prossimo ai 30 km/h, nel sito di Montellano dove troviamo un notevole affollamento di piloti locali, causato da un lungo ponte che gli Spagnoli hanno potuto fare grazie ad una festa nazionale. Vittorio ha fatto sfoggio della sua abilità oratoria raccontando barzelette a ritmo continuo, traducendole anche in tedesco per Fritz: è stato ricompensato con una torta per festeggiare il suo compleanno. Doriana ha effettuato un decollo indimenticabile strappando l'applauso a tutti i presenti; Mauro e Baki si sono superati nello scattare foto, filmare i voli e nel realizzare dei DVD molto belli. Giorgio non si è fatto aspettare nemmeno una volta, mentre Claudio è stato sempre il più mattiniero andando a scoprire angoli nascosti di Zahara.
La settimana di volo è letteralmente volata via e si è conclusa nel migliore dei modi con una cena a base di "paella" di pesce preparata molto bene dalla cuoca dell'albergo. Il rientro è stato un po' faticoso, visto che ci siamo dovuti alzare alle 3 e 30 del mattino, in compenso alle 12.00 eravamo già a Udine.
Ottima l'organizzazione di Fritz che non solo ci ha fatto trovare vitto e alloggio sempre all'altezza della situazione, ma si è anche impegnato molto per permetterci di volare il più possibile, recuperando chi "bucava" per riportarlo subito in decollo. Un plauso a Gino, per la preziosa opera di traduzione, un grazie a Fritz per la disponibilità e l'impeccabile organizzazione ed arrivederci al prossimo viaggio.
Link:http://www.centrofriulanoparapendio.it/new/node/64

L'Anti-G funziona!

Di Gerald Delorme Parapente Mag n° 139
Traduzione di Carlo Anzil

Durante un volo al Dente de Crolles (S. Hilaire) Gerald Delorme ha provato l'anti.G di Ozone (detto anche paracadute frenante)…

Eh sì, l'Anti-G funziona davvero e si rivela essere un bel arnese per non pochi piloti. Scendo a -11 m/s ed il mio berretto di lana non vola via, e questo è già significativo perché di solito lo perdo quando tocco i -8. Un po' di eccitazione al momento del primo lancio, ma non si sente quasi niente, al massimo un leggero e corto movimento di imbardata. Una volta in spirale, mi sembrava che tutto fosse come al solito ma guardando il vario indicare -10 m/s con molta meno velocità/aria sul viso, mi è risultato chiaro che il nostro amico riduce, e di molto, la forza centrifuga! Inoltre, la piccola maniglia, che serve a ritirare il paracadute, è molto efficace e richiede poco sforzo, veramente poco sforzo, ma è un po' piccola se si indossano dei grossi guanti.

Una volta ripiegato il paracadute su sé stesso, rendendolo così inattivo, di solito bisogna lasciare per un momento i comandi dei freni per raccogliere la cinghia di vincolo ed il paracadute stesso, facendo attenzione affinché non si riapra (a quelli che non amano lasciare i freni non piacerà molto). C'è un velcro per tenere bloccata la piccola maniglia sul paracadute raccolto, per non farlo riaprire sino a che non si torna a terra, ma… non è così semplice a farsi, soprattutto se la cinghia ha fatto un po' di giri (inoltre un velcro nero su di una cinghia nera non è certo molto visibile). Senza volerlo, ho trovato un rimedio semplice e pratico: questa maniglietta, essendo rigida, si può fissare senza problemi in un moschettone agganciato alla ventrale. Facile ed efficace; inoltre basta una sola mano per neutralizzare il dispositivo o per liberarlo, se lo si vuole usare di nuovo. Una volta reso inattivo il paracadute e fissata la maniglietta, se non si vuole riavvolgere il tutto, non c'è alcun problema a volare anche così, poiché la resistenza è trascurabile e senza conseguenze, anche in fase di impostazione dell'atterraggio, sia con lente virate che con cambi di direzione più dinamici. Buono a sapersi, perché si può atterrare anche così, senza doversi preoccupare di recuperare il dispositivo, concentrandosi sul come preparare l'atterraggio. State solo attenti a non fare la barba agli alberi o alle auto in parcheggio: ricordatevi che vi state tirando dietro una lunga coda! Leggete con attenzione le modalità d'uso, ma le regole del gioco sono semplici.

MARC BOYER TEST-PILOT

Da Parapente Mag n° 136
Traduzione di Carlo Anzil

Chi meglio di un Test-Pilot può dirci come vengono omologate le vele e quale credibilità può essere riconosciuta alle prove? Marc Boyer è Test-Pilot dal 1991…

P.Mag. Una volta finiti i test, puoi esprimere un giudizio sulla vela?

Non del tutto, perché i test si riferiscono a delle manovre codificate. La loro forza sta proprio nella riproducibilità e nella precisione delle misurazioni. Il pilota effettua le manovre in aria calma e deve restare inattivo per mettere in evidenza le reazioni della vela. Non ci deve essere alcuna azione di pilotaggio, né con la selletta, né con i freni. Una volta messa la vela nella configurazione voluta, si osserva il comportamento e si prendono delle note seguendo uno schema prestabilito. Le ali vengono tutte testate alla stessa maniera. Grazie a questo lavoro, i costruttori sono certi della classificazione della loro vela e questo aiuta anche i piloti nel fare la loro scelta. Ma questo non basta per emettere un giudizio completo sulla vela…

P.Mag. Che cosa manca?

Tutto quello che si collega alla "sensibilità". Nei test questa non è presa in considerazione: maneggevolezza della vela, precisione dei comandi, efficacia nella virata, comportamento in turbolenza… tutto quello che un pilota può apprezzare successivamente, ma che noi non possiamo quantificare. Ci sarebbe bisogno di altre manovre in grado di dare una valutazione anche per queste cose. Ma ogni pilota ha una sua sensibilità.

P.Mag. I Test esplorano tutti i comportamenti di un'ala?

Le 19 manovre dei Test esplorano i comportamenti più importanti dal punto di vista della sicurezza. Ma è impossibile riprodurre le infinite situazioni che si possono presentare durante il volo. Le 19 manovre esistenti rappresentano un condensato dei comportamenti fondamentali e degli incidenti di volo più frequenti.

- P.Mag. *Le manovre che dicono di più?*

Sulle vele molto allungate, le chiusure accelerate (frontali ed asimmetriche al 75%) e lo stallo di “B”. Su quelle meno allungate, il comportamento in spirale può presentare dei problemi. Anche il Test della tendenza al negativo alle basse velocità è molto delicato: per una differenza di qualche centimetro la vela può passare da “A” a “C”. Questa prova è fondamentale, perché mette in evidenza un comportamento molto importante ai fini della sicurezza. Poi ciascuno giudicherà i risultati dei Test in relazione a come pratica il volo; per esempio, lo stallo di “B” è importante per me? Sono capace di fare una vera spirale?

- P.Mag. *Certi Test sembrano poco utili…*

Anche se ci sono delle manovre dove tutte le vele si comportano bene, questo non significa che non servano a nulla: per il solo fatto di doverle superare impone ai fabbricanti di lavorarci sopra, per ottenere tale risultato. Ogni manovra è stata pensata per imporre un comportamento di sicurezza in una ben definita situazione. Per esempio, grazie ai Test della possibilità di entrare in fase paracadutale, ormai nessuna vela presenta questo problema, mentre una volta questo era un punto critico.

- P.Mag. *La spirale presenta ancora dei problemi…*

Sì, la spirale resta una delle cause di incidenti. Ma i progettisti sono stati obbligati a lavorarci sopra perché il Test è diventato più esigente. I migliori Test di omologazione non potranno mai impedire ad una vela di chiudere o di partire in auto-rotazione, se la si va a cercare veramente! A proposito di pilotaggio, bisogna anche riflettere sull’importanza dell’imbrago, che gioca un ruolo altrettanto importante quanto la vela…

- P.Mag. *Com’è una buona selletta?*

Innanzitutto un modello che, come la vela, corrisponde al livello del pilota. Ci sono sellette più o meno sensibili al pilotaggio. Deve anche adattarsi alla struttura del pilota. Bisogna insistere sull’importanza di una buona posizione e delle corrette regolazioni. Fortunatamente, la maggior parte dei piloti lo ha capito. Voglio aggiungere che volare con una selletta dotata di tavoletta per la seduta, non è certamente una scelta che può andare bene per tutti i piloti. Molti piloti farebbero meglio a volare con degli imbraghi privi di tavoletta rigida in legno o carbonio: in questo ci sono enormi vantaggi e molto pochi svantaggi…

- P.Mag. *A,B,C,D, a queste sigle corrispondono dei livelli di abilità di pilotaggio?*

Queste lettere fanno riferimento ai risultati evidenziati nel comportamento. Per esempio, in una chiusura asimmetrica al 50%, la tale ala ha fatto 40° di rotazione ed una picchiata inferiore a 30°: ottiene la classificazione "A" come risultato finale. Ma la norma dice anche a che tipo di pilota è destinata ciascuna categoria di vele: "A" e "B" <…per tutti i piloti, anche gli allievi…> eccetera. Certamente queste definizioni restano molto vaghe. È compito dei professionisti, istruttori, fabbricanti, importatori, rivenditori… di prendersi le loro responsabilità di consiglieri nei riguardi dei piloti. Non basta dire: *prendi questa, è in "B" ma plana come una "C".* I piloti cercano consigli più precisi.

- P.Mag. *Ci sono delle differenze in una stessa categoria?*

Sfortunatamente sì, perché alcuni costruttori mettono a punto le loro vele per ottenere un livello di omologazione il più basso possibile, per puri fini commerciali.

E quello che dà ancora più fastidio è che questo si verifica soprattutto per le vele per principianti e per quelle di gamma intermedia, dunque destinate a dei piloti influenzabili e che avrebbero giustamente bisogno di informazioni chiare! I piloti veramente esperti non hanno bisogno dei Test per fare le loro scelte.

P.Mag. *Ci sono delle vele che nell'uso normale contraddicono i risultati dei Test?*

Sì, per forza, ogni volta che un costruttore ha lavorato sulla sua vela per farla rientrare a pelo in una categoria inferiore al vero spirito dell'ala! Tutti gli anni è la stessa storia: si assiste al miracolo dell'ala con un punto di efficienza in più, omologata in categoria inferiore e che va bene per tutti, dal debuttante al pilota di cross! La vera omologazione è quella che viene fuori nel tempo: quella che viene fatta via via che l'ala è utilizzata, costruendosi una reputazione sui reali riscontri.

- P.Mag. *Come si fa ad essere sicuri sul carattere di una vela, dal punto di vista della sicurezza?*

Cercando delle informazioni in aggiunta ai Test, presso delle persone competenti, fabbricanti, importatori, rivenditori, istruttori, piloti esperti, chi fa le prove per le riviste. Ma per consigliare una vela, bisogna innanzitutto volarla per inquadrarla, cercando di mettersi nei panni del pilota interessato. E non basta conoscere a memoria l'ala, bisogna anche conoscere il livello del pilota che la vuole prendere. L'ideale sarebbe di andare a volare in sua compagnia, valutare il suo livello di pilotaggio per potergli dare il consiglio più corretto. Ma questi sono solo sogni…

- P.Mag. *Una vela pericolosa può superare i Test?*

No! I Test non fanno passare le vele dal comportamento inaccettabile. Nella maggior parte degli incidenti, la causa è imputabile al pilota. **Le ali omologate hanno tutte un comportamento sano, ma quello che noi non possiamo fare è omologare i piloti!** Vi ricordo che durante le manovre d'omologazione, noi non facciamo alcuna manovra di pilotaggio, ma nella pratica normale di volo, in occasione di un incidente, il pilota spesso effettua delle sovra-correzioni che aggravano la situazione. Tutta la difficoltà, in occasione di un incidente di volo, consiste nel comprendere la situazione e reagire nel modo giusto. Il pilotaggio di un parapendio è: <sentire, comprendere, agire>!

- P.Mag. *Si potrebbe migliorare la sicurezza, migliorando i piloti?*

La formazione resta l'anello debole della nostra attività. Un pilota esperto, che vola 100 ore all'anno con una vela in classe "C", sarà sempre molto più in sicurezza di un pilota occasionale che vola la più sana delle vele presenti sul mercato! Quello che determina la sicurezza, non è il livello di omologazione di un'ala, ma le competenze sapute acquisire da chi vola per pilotare, analizzare, gestire le emozioni. Troppi piloti non sono in grado di valutare il proprio livello tecnico. C'è persino il passaporto del volo libero, un utile sistema di valutazione. Ma nella pratica, istruttori e piloti riempiono le caselle dei questionari quasi sempre senza rendersi conto di cosa stanno dichiarando…

- P.Mag. *Ti è mai capitato, durante i Test, un "colpo di fulmine" per una vela?*

L'ala che mi ha più colpito, durante i Test, è stata l'Omega 4. Ma è raro che succeda perché durante i Test noi non abbiamo l'occasione di volare in termica né di esplorare a fondo il potenziale di un'ala. Diciamo che attualmente sono impressionato dalle vele che, pur presentando un notevole allungamento, hanno una grande capacità di rigonfiarsi dopo una chiusura.

- P.Mag. *È divertente fare il Test-Pilot?*

Qualche anno fa, tutti partecipavano ai Test. Era un'occasione di scambio di pareri fra progettisti, fabbricanti, Test-Pilots, stampa, federazioni… Attualmente lavoriamo in modo molto più isolato. Io ho molto apprezzato il fatto di poter avere degli scambi di idee con i colleghi del laboratorio FFVL-Aerotest, Vincent Teulier, Didier Exiga, Patrick Avenne, Christophe Waller, tutte persone di grande qualità, oneste e competenti. Purtroppo, i laboratori svizzeri e tedeschi sono stati più attivi di noi, commercialmente parlando. Noi, i Francesi, siamo i tecnici, quelli che lavorano in modo meticoloso, prima di tutto per la sicurezza dei piloti, ma commercialmente, siamo molto meno performanti. Noi tutti, Test-Pilot, abbiamo anche altre attività, fortunatamente direi, perché il nostro mestiere in Francia è alquanto precario. Per tutti noi questo lavoro rappresenta un complemento agli impegni abituali, che ci permette di seguire, da un punto di vista privilegiato, l'evoluzione dei materiali e delle attività legate al volo. Tuttavia teniamo duro e continuiamo ad esistere per evitare una situazione di monopolio…

- P.Mag. *In conclusione niente di cui preoccuparsi?*

Sì invece! Ci troviamo di fronte ad un ostacolo serio e del tutto nuovo! Il problema non è più di planare e di volare veloci, il problema è di scendere! Scendere veloci e bene, con un parapendio è diventato un vero problema, qualunque sia il livello del pilota, dal debuttante al competitore.

10 CONSIGLI PER ATTERRARE MEGLIO

Testo della scuola “Les choucas”
da Parapente Mag n° 134
Traduzione di Carlo Anzil

La maggior parte dei piloti che hanno preso paura o si sono fatti male in atterraggio, hanno saltato una tappa dell’apprendimento. Bisogna avere la mente sgombra per reagire al meglio ad un imprevisto: un buon atterraggio va anticipato, preparato ed impostato.

Voi tutti conoscete sicuramente i 10 punti che seguono, ma li applicate ad ogni volo?

1. *Individuare l’area di atterraggio*

Non per caso le scuole fanno, con gli allevi, un sopralluogo all’atterraggio prima di salire in decollo. Bisogna inquadrare visivamente la zona di atterraggio, ricordarsi della dislocazione delle manichette segnavento, individuare eventuali ostacoli, immaginare i percorsi che il vento o la brezza potrebbero seguire. La maggior parte dei terreni adibiti ad atterraggio ufficiale dei siti di volo, sono dotati di bacheche con informazioni sulle eventuali procedure da utilizzare in fase di avvicinamento e smaltimento di quota, nonché importanti note, da rispettare, per poter continuare a toccare terra in quel posto.

2. *Una adeguata procedura di avvicinamento*

Nei siti di volo più frequentati, di solito, in

bacheca,ci sono le indicazioni sul tipo di avvicinamento che bisogna effettuare. Negli atterraggi senza restrizioni, approfittate del sopralluogo pre-volo per decidere il tipo di avvicinamento che farete in funzione del vento, degli ostacoli e del vostro livello di pilotaggio. Evitate fasi avvicinamento richiedenti virate strette in vicinanza del terreno.

3. *Perdere quota con il vento in faccia e l'atterraggio dietro di sé*

Sfruttate il vento! Andando a perdere quota "al vento" del terreno di atterraggio (cioè in avanti, verso la direzione dalla quale proviene il vento), sarete sicuri che il vento stesso (o la brezza) vi porterà verso l'atterraggio. Un avvicinamento sottovento del terreno (cioè all'inizio del campo con il vento in faccia) può rendere difficile, se non impossibile, l'atterraggio nel campo.

4. *Visualizzare l'avvicinamento*

Mentre state smaltendo quota, richiamate alla mente quanto avevate pensato durante il sopralluogo pre-volo e visualizzate la vostra fase di avvicinamento. La prospettiva che si ha in volo è diversa da quella che si è immaginata stando a terra. È quindi molto importante reimpostare l'avvicinamento modificandolo in base alle percezioni che si hanno in volo.

5. *Sgombrare la mente prima di fare l'avvicinamento*

Un atterraggio deve essere un momento di vero piacere: per ottenere ciò bisogna che tutto sia dalla vostra parte. Se qualcosa sfugge al vostro controllo, gli avvenimenti possono precipitare e farvi sragionare. Solo metà del cervello non basta per reagire in un quarto di giro: bisogna disporre di tutte le proprie facoltà mentali! Dunque quando si inizia la fase di atterraggio non si deve pensare ad altro che a questo!

6. *Guardare un bersaglio o un punto fisso durante l'avvicinamento*

Ancora una grande verità che si impara già nelle scuole. Quando siete alla guida della vostra automobile, voi guardate là, dove volete andare, e non l'ostacolo che volete evitare. In volo è la stessa cosa! È sul bersaglio che voi volete finire. Allora guardatelo sempre durante tutta la fase di avvicinamento. Imponendovi di toccare terra il più vicino possibile al bersaglio e di non abbandonarlo con lo sguardo, migliorerete poco a poco la vostra precisione in atterraggio. Ed ancora non dimenticatevi di controllare che attorno a voi lo spazio sia libero.

7. *Fare un lungo finale ed una bella frenata*

Logicamente la lunghezza del "finale" dipenderà dalla configurazione del terreno. Diciamo che bisogna avere il tempo di uscire dalla selletta all'inizio del tratto finale: questo accorgimento eviterà il classico errore di atterrare "di culo" o di appendersi ai freni per uscire dall'imbrago. Una volta usciti dalla selletta, dovete stabilizzare la vela e poi fare una bella frenata in due tempi.

8. *Una frenata in due tempi*

La frenata per atterrare, in sé per sé, è cosa semplice. Tuttavia, vedendo atterrare (non bene) molti piloti, penso che ritornarci sopra non sia male. In finale, volate alla massima velocità, braccia alte, e guardate sempre lontano… Guardare il terreno sotto di voi, vi fa perdere la nozione della distanza verticale e vi dà un'impressione di velocità che può mettere paura. Fate un primo accenno di frenata abbassando lentamente le mani sino all'altezza delle spalle, in modo da rallentare l'ala per darvi il tempo di decidere quand'è il momento buono per l'affondo finale.

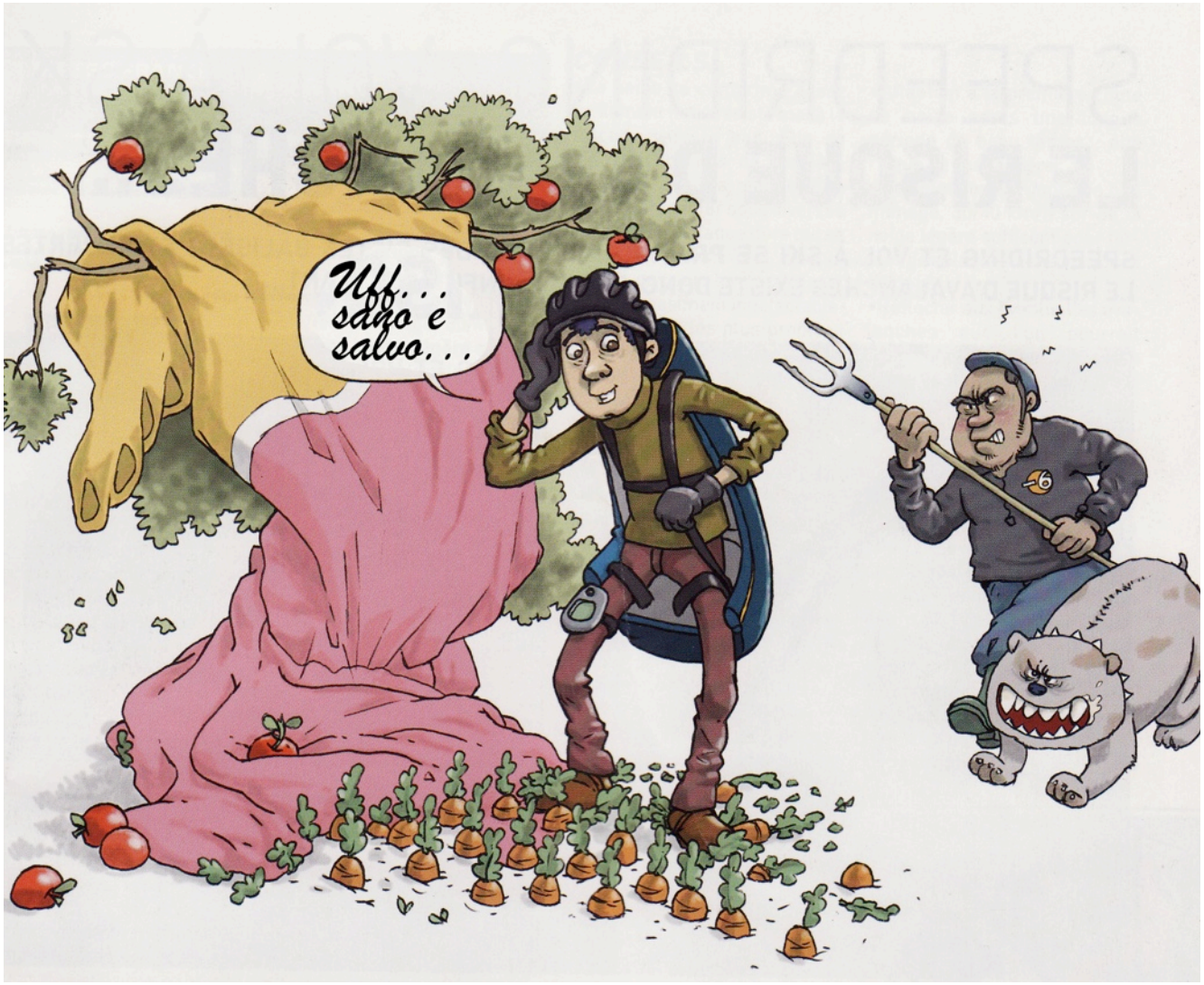
9. *Rispettare i seguenti divieti:*

a. Non dare mai le spalle al terreno di atterraggio.

b. Non fare dei 360° in entrata del terreno: fate delle "S" o degli "8", in modo da non perdere mai di vista il campo di atterraggio.

c. Mai risalire, in favore di vento, il tratto previsto per un attacco a"C": sembra evidente, ma così non è visto il numero di piloti che commettono questo errore. È un po' come prendere l'autostrada contromano!

d. Non appoggiarsi ai freni per uscire dalla selletta: la selletta non è una poltrona. Da qui la necessità di uscire per tempo dall'imbrago.

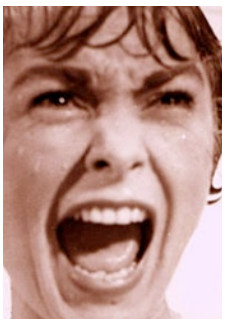


10. ***Saper rinunciare***

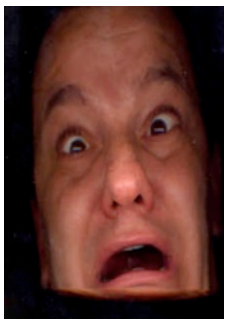
E sì… non sempre riuscirete ad atterrare nel campo previsto. Allora sarà importante scegliere al più presto un altro atterraggio. Niente panico: restate calmi. Cercate uno spazio sgombro da ostacoli, e ricostruite mentalmente il vostro nuovo piano di volo.

Una volta a terra…

1. Non giocate a tenere la vela sopra la testa, quando altri stanno per atterrare.
2. In caso di fuori campo, raccogliete velocemente la vostra vela per segnalare che tutto va bene.
3. Rispettate le regole del luogo (soprattutto piegate nell'apposito spazio)



Niente paura!



di David Eyraud, da Parapente Mag n° 123 Aprile – Maggio 2009
Traduzione di Carlo Anzil

David Eyraud è un pilota eccezionale, iniziatore della pedagogia pendolare, pioniere dell'acrobazia e dello speed riding. Molti campioni lo considerano come il loro maestro. Tuttavia, stranamente, questo super dotato danzerino dell'aria si dichiara, proprio lui, limitato da una cronica paura del vuoto...

I corsi tipo SIV o di "Pilotaggio" di solito cominciano con degli esercizi di controllo del beccheggio. Si frena per far rimanere indietro la vela, per poi rilasciarla bruscamente in modo da provocare una picchiata: poi si amplifica l'ampiezza dei movimenti pendolari e si impara questa famosa e così utile "temporizzazione". Durante questi esercizi, molti piloti, impressionati dal dover effettuare questi pendolii alti nel cielo, non osano andare molto lontano. Hanno... un po' di paura. È per loro, per noi (perchè anche noi siamo come loro) che siamo andati a consultare il "dottor" David Eyraud: a lui la parola.

La paura in parapendio, come in tutti gli altri sport a rischio, è normale ed anche necessaria in determinate siruazioni. D'altra parte bisogna liberarsi da angoscie ingiustificate.

NIENTE PAURA ... DI AVERE PAURA!
Sono felicissimo di scrivere per Parapente Mag, e vorrei cominciare trattando l'argomento della confidenza in volo... perchè sono convinto che il solo modo per volare serenamente è quello di avere fiducia nella propria attrezzatura, di conoscere bene la massa d'aria ed essere consapevoli del proprio livello di pilotaggio.
Innanzitutto diciamo pane al pane: qui si parla di paura!
L'essere umano non è stato concepito per volare: il creatore non ci ha dotati di ali. È quindi normale non sentirsi nel proprio elemento, quando ci si trova sospesi in aria sotto un'ala fatta di stoffa e cordini. Così come è normale avere paura a saltare da un aereo, anche se si sa che il paracadute si aprirà! La paura, emozione del pericolo, è un fatto naturale. Senza di lei noi non saremmo sopravvissuti alla terribile selezione naturale nel corso dell'evoluzione. Effettivamente, è proprio questa paura che aumenta la nostra capacità a fronteggiare un pericolo, vero o immaginario. Ed ancora... è solo davanti alla paura che si può dare prova di coraggio, agendo malgrado la paura!
Facciamo due esempi. Il vento è aumentato, il piccolo cumulo si è minacciosamente ingrossato, la sua base è diventata scura e si vede lampeggiare in lontananza... oppure: la mia vela è incravattata, sono in twist e comincio a girare velocemente... In entrambi questi casi il pericolo è ben reale ed è necessario avere paura. Per fortuna, il corpo umano è dotato di un meccanismo di protezione che fa scattare dei processi di autodifesa, aumentando le nostre possibilità di vittoria nel far fronte al pericolo: accelerazione del ritmo cardiaco, produzione di adrenalina. L'adrenalina è un neuro-trasmettitore che ordina, a diverse parti del corpo, di reagire più velocemente: i riflessi si fanno più vivi, la lucidità si accuisce, come se il tempo scorresse più lentamente.
Quando il pericolo è reale, la paura è direttamente proporzionale al pericolo stesso. Sembra quasi di dire una bestialità, ma se non voglio aver paura, devo... diminuire il pericolo!

MIA MOGLIE MI HA LASCIATO...
Per diminuire il pericolo bisogna porsi delle domande. Allora vi sottopongo alcune domande per valutare i diversi fattori che condizionano la vostra percezione del rischio (pericolo corso). Sempre prendendo in considerazione i tre elementi del volo: il pilota, il suo materiale, l'ambiente...

Pilota... ho dormito bene? Mangiato bene? Bevuto abbastanza acqua? Sono in forma o sono mesi che non mi alleno? E la mia testa come sta? Non ho troppi pensieri di lavoro o di famiglia? Ho l'esperienza necessaria per pilotare la mia vela nelle condizioni della giornata?

Materiale... è in buono stato? Lo conosco bene o no (ad esempio, vado a provare un nuovo parapendio)? È adatto al mio livello?

Ambiente... le condizioni aerologiche sono accettabili per me (temperatura, vento, termiche)? Il sito di volo è accogliente (dune, pendii erbosi, foreste...) o è ostile (rocce, spine, zone urbanizzate, acqua...)? Ci sono altre vele in volo?

Se si accendono delle spie rosse (mia moglie mi ha lasciato, non ho dormito, ho una vela nuova e da competizione...), è meglio rinunciare al volo! Se è rossa anche una sola spia, devo comunque aumentare la mia attenzione: ad esempio, se mi accingo a provare una nuova vela, devo prendere maggiori margini di sicurezza tenendo conto sia delle condizioni aerologiche che delle mie capacità di pilotaggio. Se tutte le spie sono verdi, volo con una sicurezza ottimale e mi riesce facile essere fiducioso. Diminuendo il pericolo aumento la mia fiducia...
Ma succede che si prova paura, anche se non c'è un pericolo imminente e neppure reale! È il mio cervello che s'inventa tutto: in questo caso si parla di angoscia, di ansia; due emozioni molto simili alla paura, che possono rovinare il piacere del volo.

Soffermiamoci un po' di più sulle cause della paura in parapendio...

Paura del vuoto... Conosco molto bene questo problema perchè io soffro di vertigini. È una paura difficile da dominare perchè si trova radicata nel più profondo del nostro cervello. Vedremo come addomesticare la paura del vuoto, come tutte le altre paure...

Paura in termica. Il più delle volte, è quando si vola in termica che ci si imbatte in tutta una serie di situazioni che possono mettere paura: una botta improvvisa, trasmessa dalla massa d'aria; un rumure sordo dovuto ad una violenta chiusura – apertura; una forte folata di vento che sibila sulla faccia; un ampio dondolio in entrata o uscita di termica; la perdità di riferimenti quando ci si ritrova più in alto dei rilievi o più semplicemente il suono del vario che accelera sempre di più... Questi sono fenomeni ben reali e che ovviamente mettono paura.

L'IMMAGINAZIONE GALOPPA...
Le angosce più subdole sono spesso provocate dalle domande negative che uno talvolta si pone: " *E se mi fossi sbagliato nel valutare le condizioni meteo? Come si comporta la mia vela in forte turbolenza? E se una chiusura mi fa partire in autorotazione, sono in grado di controllarla? E se continuo a salire, so come fare per scendere? Sono fisicamente in grado di sopportare una serie di 360° tirati? I cordini sono abbastanza robusti? L'emergenza è a posto?"*. Evidentemente è difficile volare serenamente con tutti questi pensieri!
Se uno si pone di queste domande, quando poi va in volo, con il cervello che spazia liberamente, se si è ottimisti si possono vedere le cose da un punto di vista positivo e godersi il volo...al contrario, se si è pessimisti o si stanno attraversando momenti diffici nella vita, si finisce con il perdere fiducia... e la paura aumenta.

La cosa migliore è rimanere concentrati. Per esempio, se stiamo salendo in termica, concentriamoci su di un obiettivo quale ad esempio quello di arrivare a base cumulo. Di colpo il mio cervello è occupato ad analizzare ogni percezione, il mio sguardo cerca costantemente i segnali che indicano l'attività termica, sorveglio gli altri utilizzatori dello spazio aereo... Una volta raggiunto questo primo obiettivo, piuttosto che restare là in alto senza sapere cosa fare (con il rischio che i miei pensieri ritornino di nuovo su temi quali la vertigine o le turbolenze...), poniamoci subito un altro obiettivo, come fare un traverso e tentare un piccolo cross oppure individuare un settore adatto dove poter effettuare una prova di discesa rapida per esercitarsi nel pilotaggio.
Per quanto mi riguarda è così che controllo la mia paura del vuoto!

ADRENALINA... A PICCOLI PASSI

Anche se la concentrazione permette di porsi meno pensieri angoscianti, bisogna anche cercare di dare una risposta, a queste domande, per trovare un po' più di serenità!
Essendo io uno che fa acrobazia, spesso sono stato ritenuto un pilota molto coraggioso o addirittura un po' matto! In realtà io non sono affatto un temerario. Il mio piacere nel pilotaggio viene innanzittutto dal fatto che mi piace avere il completo controllo del mezzo che guido, che si tratti di una automobile , di una bicicletta, di una vela da speed riding o di un parapendio.
È per avere meno paura che mi sono messo a fare acrobazia! Di colpo, quando vado in volo, ho fiducia nelle mie capacità tecniche: so controllare la mia vela in tutte le situazioni (il che non mi impedisce di provare paura quando mi imbatto in forti condizioni termiche, o prendo troppa velocità, o ancora quando provo una nuova manovra acrobatica)...
Fidarsi di se stessi vuol dire essere sicuri delle proprie capacità. Capacità nel conoscersi (forma fisica e mentale del momento), capacità di analisi (aerologia e terreno) e capacità di pilotaggio. Se, mentre siete in volo, non vi sentite a vostro agio quando le condizioni sono turbolente, probabilmente state utilizzando una vela che non controllate completamente. In tal caso non è detto che dobbiate cambiarla, ma dovete imparare ad averne il pieno controllo! E non basta aver diminuito il pericolo, utilizzando del materiale che dà più fiducia quando si vola in condizioni tranquille... anche così non ci si sente completamente rassicurati. Infatti, il semplice fatto di volare comporta un certo rischio. E questo ci porta ad un assioma fondamentale sul rapporto con il pericolo: si ha paura di un pericolo al quale non siamo abituati. Dunque, si diminuisce la paura... passando spesso vicino a quel pericolo!
Esempio... In speed riding, passare a 2 metri da una roccia a più di 130 km/h, è pericoloso. In auto, fare una curva a 130 km/h passando a 2 metri da un veicolo in panne, è altrettanto pericoloso! In entrambi i casi non c'è possibilità di errore. Eppure, ci si spaventa di più vedendo passare lo speed rider che la vettura. Perchè siamo abituati a vedere le auto sfrecciare a questa velocità sulle strade!
Altro esempio: guidare l'auto in periferia a Parigi, in piena ora di punta, rappresenta un reale pericolo e per me, che vivo in campagna, è una prova stressante: tutti i miei sensi sono all'erta ed io percepisco in modo elevato il pericolo. D'altra parte, per i lavoratori parigini che si tuffano in questo traffico ogni giorno, il pericolo è lo stesso... ma loro non ci pensano nemmeno!

LA BUONA RICETTA

Ecco qua una delle chiavi fondamentali per acquisire fiducia: bisogna abituarsi poco a poco! Sia che si tratti di girare le termiche, o della paura dell'altezza, o della forza G. Per vincere la paura, bisogna affrontarla in maniera progressiva e soprattutto con molta regolarità. Auto-iniettarsi delle dosi di paure controllabili, senza fuggire da queste situazioni, uscendone vincitori e più forti! Tenendo come riferimento queste esposizioni, si arriva a modificare la propria "biologia della paura" ed il cervello incomincia a reagire in modo diverso; ad esempio rilasciando delle piccole dosi di adrenalina che il mio corpo conosce ed accetta.

Se volete essere in grado di dominare la vostra paura del vuoto, bisogna fare delle scalate, assistere a dei lanci in caduta libera! Se non vi sentite a vostro agio nel volo in termica, bisogna che prima facciate molte ore di volo in condizioni di aria calma!
Facciamo un esempio: mi prendo una settimana di ferie, nel mese di maggio, per andare a volare. Sono circa sei mesi che non volo, le condizioni meteo sono forti, ma io sono ansioso di provare la mia nuova vela...
Se andate a fare il vostro primo volo della stagione a metà pomeriggio, non c'è da meravigliarsi che non vi sentiate a vostro agio, perchè in realtà siete in pericolo!
Trovate il tempo per aprire la vostra vela su di un pendio-scuola, fate molte semplici planate nell'aria calma del mattino, fate dei gonfiaggi nel pomeriggio, prima di un volo serale, quando le condizioni si calmano... Nel giro di qualche giorno avrete di nuovo la capacità (mentale e tecnica) di andare a volare nelle termiche del tardo pomeriggio e, perchè no, di fare un fantastico cross a fine settimana, se ne siete all'altezza e se avete scelto una vela a voi adatta.
Riassumendo, per volare in serenità, devo diminuire la dose di pericolo (ad esempio volando una vela più facile, in condizioni più calme...) ed abituarmi progressivamente al pericolo.

DIMINUIRE LA PAURA CON UN CORSO CHE FA PAURA?

Ricordiamo che per diminuire il rischio devo, in modo particolare, conoscere bene le mie reali capacità di pilotaggio per scegliere materiale adeguato e capire le condizioni aerologiche in cui posso volare. Se non sapete esattamente qual'è il vostro livello di pilotaggio, un corso SIV o di "Pilotaggio", vi permetterà di fare il punto.

- *Ma io ho paura a fare questi corsi! Trovarrmi 600 metri sopra un lago, con un giubbetto di salvataggio, effettuare tutte quelle manovre, subire degli incidenti di volo e la forza G... "*
- È vero, ci sono delle buone ragioni per avere paura: cose che non si conoscono, il rischio, le manovre.
- *Allora per diminuire la pura in volo, bisogna effettuare un corso che fa paura?*
- Ebbene, sì! Volare in serenità si paga con un po' di coraggio!

Ma niente panico, un buon istruttore vi farà progredire tenendo debito conto del vostro livello di preparazione: gli esercizi verranno affrontati in progressione e ripetuti. Sarete voi stessi a convalidare ogni stadio prima di passare ad un esercizio di livello superiore.
Prendiamo l'esempio del beccheggio. Molti piloti pensano che l'obiettivo di questo esercizio sia quello di conoscere i limiti della vela e che la qualità dell'esecuzione si misuri in termini di ampiezza del movimento. In realtà, si tratta di un esercizio infinitamente più complesso. Lo scopo non è affatto quello di arrivare alla chiusura! Ci sono molte cose su cui lavorare e convalidare prima di superare i 45° di oscillazione (e siamo ancora ben lontani dal problema della chiusura): bisogna innanzittutto comprendere, poco a poco, le tre fasi del movimento pendolare del beccheggio (cabrata, picchiata, accelerazione), sviscerare tutte le sensazioni legate a questi movimenti (vento relativo, sensazione "altalena"...), sapersi posizionare nello spazio, grazie a queste sensazioni e grazie alla vista, intervenire con dei gesti precisi che iniziano al momento giusto (temporizzazione pendolare), ben distribuiti per tutta la durata della cabrata, rilasciare al momento voluto, ben sapendo il perchè, e tutto questo sempre mantenendo la direzione voluta...
È uno degli esercizi tecnicamente più difficili anche se non richiede un grande impegno. Quando arrivate a controllare perfettamente questa serie di esercizi sul beccheggio con piccole pendolate, allora è possibile andare a scoprire le grandi pendolate che possono risultare problematiche...
La stessa cosa per abituarsi alla forza G. Ciascuno di noi è più o meno adatto a sopportare la forza centrifuga provocata da una serie di 360° tirati. Alcuni lo trovano subito piacevole, mentre altri devono effettuare tutta una serie di esercizi per abituarsi, prendendo del tempo e progredendo un po' alla volta.

CONCLUSIONI

Non si guarisce delle proprie paure, ma si impara a dominarle: comunque la paura sarà sempre là... pronta a ripresentarsi. Dopo un lungo periodo senza esposizione alla sorgente delle vostre angosce, bisognerà rifare un lavoro di adattamento.

Se voi siete coscienti delle vostre capacità, se la vostra attrezzatura è adatta al vostro livello, se siete suffucientemente saggi da adattare il vostro modo di praticare il volo, e le vostre ambizioni, alla vostra reale esperienza... allora siete in possesso di tutti gli ingredienti per volare serenamente.

Se il vostro morale ed il vostro livello di pilotaggio sono deboli, accontentatevi della gioia che riserva una planata in aria calma, lontano dall'affollamento dei siti più famosi, sotto una vela facile e divertente.

Se volete assolutamente affrontare condizioni con forti termiche e fare dei voli di distanza, è indispensabile acquisire un livello di pilotaggio che vi permetta di controllare la vela anche in situazioni aerologiche talvolta impreviste e violente; essere cioè in grado di tenerla aperta e di gestire gli incidenti di volo.

Se poi volete fare dell'acrobazia, dovete imparare tutte le manovre base, una per una, e progredire senza saltare alcuna tappa, sia tecnicamente che mentalmente.