

NOTIZIARIO N°122



in questo numero:

- Attività del club
- Vi sentite in apprensione per le chiusure? È normale!
- 11 SITUAZIONI DI STRESS IN DECOLLO
- **L'ACCELERATORE PER PILOTI NORMALI**



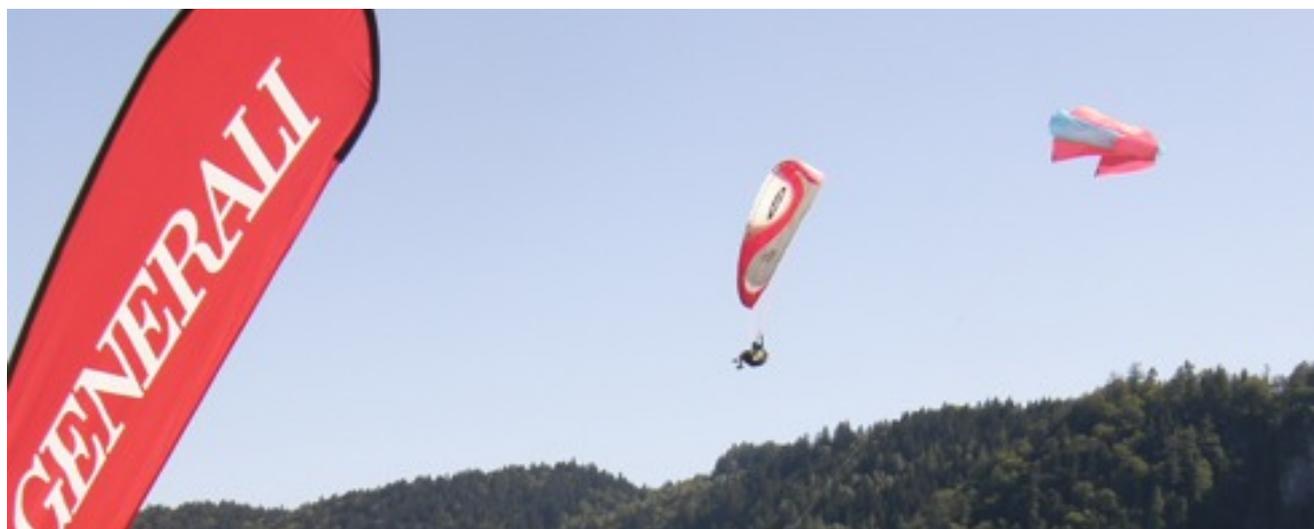
Attività del club

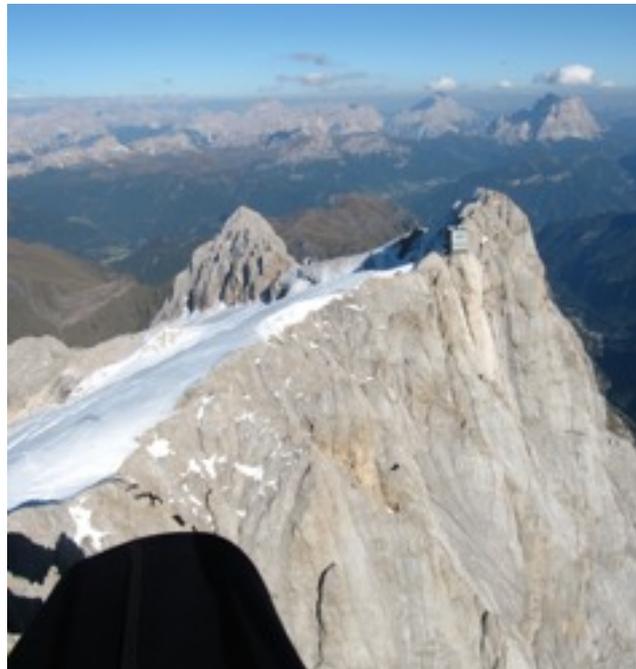
Non si può passare sotto silenzio in ritorno al volo in parapendio di Marco Vettor e Bruno Tosolini: bentornati! Marco ha già dimostrato di non aver per nulla perso grinta e sensibilità, effettuando un bel volo con Ale "Fenomeno". Bruno volando senza strumentazione, con una vela appena ricevuta, ha messo sotto molti piloti in una giornata "difficile" in Cuarnan.

Pur avendo sempre la mitica Bernadia a portata di mano, alcuni soci del CFP non disdegnano effettuare dei voli in altri siti sia in Italia che all'estero.



A metà agosto, nella vicina località austriaca di **Gerlitz**, in riva al lago Ossiachersee, si è svolta la prova conclusiva del campionato mondiale di acrobazia. Il Baki con tutta la famiglia, Penna Bianca con Silvana, Giovanni Mizzau, Vittorio, Carlo e Dorian si sono ritrovati in riva al lago ad ammirare questi funamboli del cielo. Ha impressionato molto la nuova manovra messa a punto da Pal Takas (Ungheria) chiamata "Esfera": in pratica una sequenza di "tumbling" eseguiti in verticale, orizzontale ed a 45°: Vittorio dice "come fa su un glimuč". Alla festa hanno anche partecipato gli amici di "Ali Libere Gemona" che si sono fermati a dormire sotto un mega gazebo, collaudato anche per resistere a forti temporali e che, come di consueto, erano attrezzatissimi con bibite, cibarie e cucina da campo.





Agli inizi di settembre Paolo Miani si è recato in Trentino, e decollato dal famoso **Col Rodella**, ha effettuato un bel volo sorvolando Catinaccio, Sella, Marmolada: volo spettacolare, con quote di 3500 metri, ben documentato da molte foto che Paolo condivide con i suoi amici. Un mese dopo Paolo ha organizzato una “toccata e fuga” cui hanno partecipato Pirata, Enrico e Carlo. In loco hanno trovato Casani, Gubiani e Loris. Bei posti e anche se quel giorno le condizioni non erano ottimali, Paolo ha fatto un bel giro mentre gli altri si sono accontentati di saggiare le potenzialità delle valli e bearsi dello spettacolo che sempre le dolomiti offrono.



Volando molto più basso (decollo a 166 metri) i componenti del Pen.S.A. (Pensionati Sportivamente Attivi) quasi al completo, mancava solo Bruno Rieppi, si sono recati in Croazia, a **Kastelir** per un volo sulla collina nella valle della Mirna. Volo in dinamica e termica, con possibilità di fare Top: chi atterra nella piana sottostante deve poi risalire a piedi ed è quello che ha fatto Mauro Kleber, arrivato in un attimo, mentre Giordano e Doriana se la sono presa più comoda e così hanno potuto approfittare di un mezzo passaggio afferto da Claudio ACI. Vittorio (il Tap a la fât Top) e Carlo attendevano in decollo. Anche Doriana ha fatto il suo primo Top landing in assoluta autonomia: brava. Non è mancata la sosta in riva al mare con bagno in un'acqua particolarmente calda; solo Carlo, che durante la notte precedente aveva accusato problemi gastro-intestinali, non si è immerso nelle cristalline acque dell'Istria e non ha nemmeno partecipato alla lauta cena di pesce accontentandosi di una triste porzione di riso bollito.

Gigi Borsoi e Massimiliano Travaglini hanno organizzato una festa a **Revine** sabato 17 settembre, e Claudio ACI, Vittorio, Luca Neri, il Baki e Carlo vi hanno partecipato. Claudio voleva anche approfittare dell'occasione per provare la nuova vela (EN C) Cayenne 3 ma questo modello non era disponibile e così ha volato un più tranquillo Tequila. Luca ha fatto il primo volo con la nuova vela (Arcus 6 della Swing) e dice che dovrà abituarsi perchè risponde e trasmette in modo diverso rispetto al precedente modello da lui utilizzato. Baki ha fatto la "ripresa voli" dopo

l'incidente di moto che lo ha messo a terra per un mese e mezzo: era timoroso soprattutto a causa di un fastidioso dolore alla gamba destra che ancora si fa sentire: tutto è andato per il meglio e si è fatto due voli apprezzando in modo particolare la dolce dinamica del tardo pomeriggio. Vittorio ha fatto un bel risultato nella gara di centro (mega-cestino con vino, formaggio e ciauscolo). Carlo ha partecipato anche alla gara di durata ma non ha ottenuto alcun piazzamento perchè non è atterrato in riva al lago. Una bella giornata con ancora caldo afoso ed un temporale che brontolava e cumulava nella vallata del Bellunese.



Coupe Icare in Francia a Saint Hilaire du Touvet. Il famoso concorso mascherato di fine settembre ha convinto Doriana, Carlo e Vittorio a partire senza vele, solo per vedere questo rinomato appuntamento: ne vale proprio la pena! Un articolo riassuntivo lo troverete sul prossimo notiziario della Fivl, mentre qui ci sono alcune foto.



“Calda, calda la... castagna!” ha fatto ritrovare i “Legionari” e gli altri amici del volo nella solita atmosfera di chiacchiere e libagioni. Alcuni hanno fatto prendere aria a vele d’epoca: il mitico AGT 242 del presidente, il Billiard del Ceo e l’Onix del Rigel (non proprio d’epoca) con il quale ha volato alla grande facendo i 1800! La partecipazione non è stata numerosa, come accadeva negli anni passati, ma si sa che se addirittura gli organizzatori si eclissano... gli altri non arrivano. L’anno prossimo si farà sicuramente meglio.



Sabato 26 Novembre ore 20.00

CENA SOCIALE

Cfp + Ali Libere

Presso Ristorante “daWolf” a
Montegnacco di Cassacco

Dare conferma a Pennabianca tel sms al n° 335 6142828
o E-Mail: pennabianca@libero.it



Vi sentite in apprensione per le chiusure? È normale!

Di Denis Cortella da Parapente Mag n°125
Traduzione di Carlo Anzil

Denis Cortella ha vinto per tre volte il titolo di campione di Francia, disegna e costruisce sellette, gli piace sviscerare i meccanismi del volo. Con lui ed il suo accolito Max Jeanpierre, abbiamo incominciato a parlare di chiusure in parapendio, ed è nata l'idea di una rubrica...

Nell'attesa che Denis, in un prossimo numero, ci parli di sellette, acceleratore e termiche, il racconto della nostra conversazione merita di essere pubblicato. Come sempre, Denis è spietatamente logico e pragmatico...

PMag: bisogna temere le chiusure?

Denis Cortella. Certamente: io ho fifa come tutti. Con i nostri prototipi da gara, il margine è così ridotto che quello che ci protegge è di avere una giusta paura! Anche a me può capitare di fare una errata analisi della

meteo ritrovandomi in cattive condizioni aerologiche; anch'io posso essere fuori forma, affaticato, fare un grosso errore di pilotaggio...

PMag: ma le vele "per tutti" non sono molto più tranquille?

Denis. È vero, non credo ci siano dei grossi rischi con le vele per principianti o quelle intermedie... sempre in condizioni senza di vento, lontano dai rilievi e se non te la vai proprio a cercare! Dico "senza vento" perché il pericolo viene sempre dal vento e dalle turbolenze che esso genera;

"lontano dai rilievi" perché anche la vela più sicura del mondo non potrà mai impedire ad un pilota distratto o non preparato, di schiantarsi. Ed ho anche detto "se non te la vai a cercare" perché anche con una vela scuola si può arrivare a fare un tumbling, se lo si cerca veramente, lo si trova! Una volta mi sono messo in una forte rotore, con una vela scuola, così, tanto per vedere... Ebbene, mi sono ritrovato terribilmente sballottato! Logicamente la soluzione è stata quella di allontanarmi dal pendio.

PMag: dunque stare molto attenti al vento forte ed ai pendii?

Denis. Sì, ed anche alla velocità: una chiusura a 38km/h è facile da gestire. Al di sopra dei 45km/h è tutto un altro discorso: la velocità aggrava terribilmente gli inconvenienti.

PMag: torniamo alla paura delle chiusure.

Denis. Tutti l'abbiamo, ed è una cosa positiva! Quello di cui tutti abbiamo bisogno è di dotarci dei mezzi per essere sereni durante il volo, imparando a gestire e risolvere le diverse situazioni in cui possiamo incappare. Questo comincia con una auto-analisi del proprio livello di pilotaggio e dei tipi di errori che si possono fare.

PMag: un'auto-analisi, pensi che tutti i piloti siano in grado di farla?

Denis. Basta fare un elenco delle cose che non si sanno fare o non si padroneggiano a sufficienza, poi si vanno a cercare le informazioni: nei libri, negli articoli, negli stage e naturalmente al bar, davanti ad una buona birra nel dopo-volo: è qui che si trasmettono molte informazioni!

PMag: ma se addirittura un pilota di punta come te, commette degli errori di valutazione meteo e di pilotaggio, allora per un pilota della domenica è ben dura...

Denis. Tutti commettono errori nel valutare le condizioni meteo. Quello che serve, quando ti sei messo in cattive condizioni aerologiche, è di essere in grado di affrontarle: sapere regolare la

selletta per quelle condizioni, saper controllare i movimenti della vela, saper scappare verso una zona meno pericolosa, saper scendere velocemente. Tutto questo s'impara...

PMag: iscrivendosi ad un corso?

Denis. Sì, ma non basta! Un corso non è una ricetta magica. È un'occasione dove, se vuoi, se ti impegni, puoi imparare quello che non sai. Ma sta a te di voler capire e progredire, di leggere e rileggere gli articoli tecnici, e di esercitarti a fare gli esercizi che ti avranno insegnato!

PMag: un consiglio più preciso?

Denis. Sapere sempre dove ci si trova nella massa d'aria, essere capaci di disegnare mentalmente questa massa d'aria in 3 dimensioni! Se sei in grado di fare questo, sarai capace di sapere in anticipo tutto quello che potrà sopraggiungere. Ad esempio, se voli lungo un pendio, nella zona al riparo del vento che arriva da dietro, sai bene che vicino al costone c'è questa zona protetta, esente da rotori, ma sai anche che quando deciderai di allontanarti dal pendio, ti ritroverai nel rotore e quindi sarai sballottato! Puoi quindi prepararti restando ben concentrato, reattivo, tonico nella selletta, pronto a contrastare il minimo accenno di chiusura.

PMag: spesso si sente dire di immaginare il vento come il fluire dell'acqua in un fiume...

Denis. Certo! È proprio così.

Max Jeanpierre. Un altro trucco molto importante è quello

di non incappare nel negativo. Una partenza dell'ala in negativo, in volo rettilineo, perché si è affondato troppo e bruscamente il comando, è relativamente semplice da gestire: basta rilasciare immediatamente il comando. Ma se si commette lo stesso errore mentre la vela picchia in avanti, tutto diventa veramente molto più critico da gestire!

PMag: allora come si fa?

Max. Come dice Denis, qui non si può improvvisare, bisogna imparare! Nei corsi, ovviamente. Non a caso viene insegnato a gestire il beccheggio, a capire la differenza tra innescare una virata in fase di risalita, di picchiata o di accelerazione. Sono nozioni che vanno capite e provate, per essere più performanti, e soprattutto per essere in grado di fronteggiare qualsiasi situazione di inconveniente in volo.

Denis. Non c'è altra soluzione che quella di seguire dei corsi, partendo dai fondamentali, dalle situazioni più semplici andando verso quelle sempre più complesse. Un apprendimento che si costruisce sulle basi di nozioni che bisogna imparare. Messi di fronte a queste carenze, le reazioni di ciascuno di noi sono diverse: c'è qualche raro super-dotato che risolve ogni cosa istintivamente, senza nemmeno saper dire come fa, e ci sono i super-bisognosi di aiuto (la stragrande maggioranza dei piloti) che hanno bisogno di ripetere molte volte ogni esercizio.



Imparare a migliorare il proprio modo di pilotare, è avvincente, ma va fatto gradualmente. Non basta iscriversi ad un corso: lo stage non infonde il sapere, è necessario “voler” progredire ed aver il coraggio di provare le manovre.

PMag: mica semplice!
 Denis. Quando si ama, i sacrifici non pesano. Imparare a migliorare il proprio modo di pilotare, è avvincente, ma va fatto gradualmente. Non basta iscriversi ad un corso: lo stage non infonde il sapere, è necessario “voler” progredire ed

aver il coraggio di provare le manovre. Io conosco solo Max che impara senza sforzo!

Max. Quando ho cominciato a volare, approfittavo delle giornate in cui si volava male per fare dei numeri in volo, mettevo la vela in ogni direzione e cercavo di capire...

PMag: insomma ognuno deve impegnarsi nel modo a lui più congegnale?

Denis. Esattamente! E se uno non sa da che parte cominciare, se non si sente sicuro, non deve vergognarsi ma farsi consigliare da dei professionisti.

E quando si è in difficoltà?

Neanche parlarne di volare accelerati! Bisogna saper dosare bene l'uso dei freni, per conservare velocità e poter contrastare eventuali accenni di chiusura, senza corre il rischio di stallare. Questo tipo di pilotaggio molto

dinamico, dove le mani non sono mai nella stessa posizione, dove l'angolo di incidenza è ampio ma dove si è anche vicini allo stallo, con la possibilità di veloci picchiate pendolari, ricorda molto le tecniche utilizzate da chi vuole ridurre

l'efficienza e fare degli atterraggi di precisione, come si vede fare nelle competizioni di “Centro” o in quelle di “Vol & Ski”. Naturalmente dopo ogni “frenata” bisogna ricordarsi di alzare subito le mani!

PILOTARE CON LE "C"

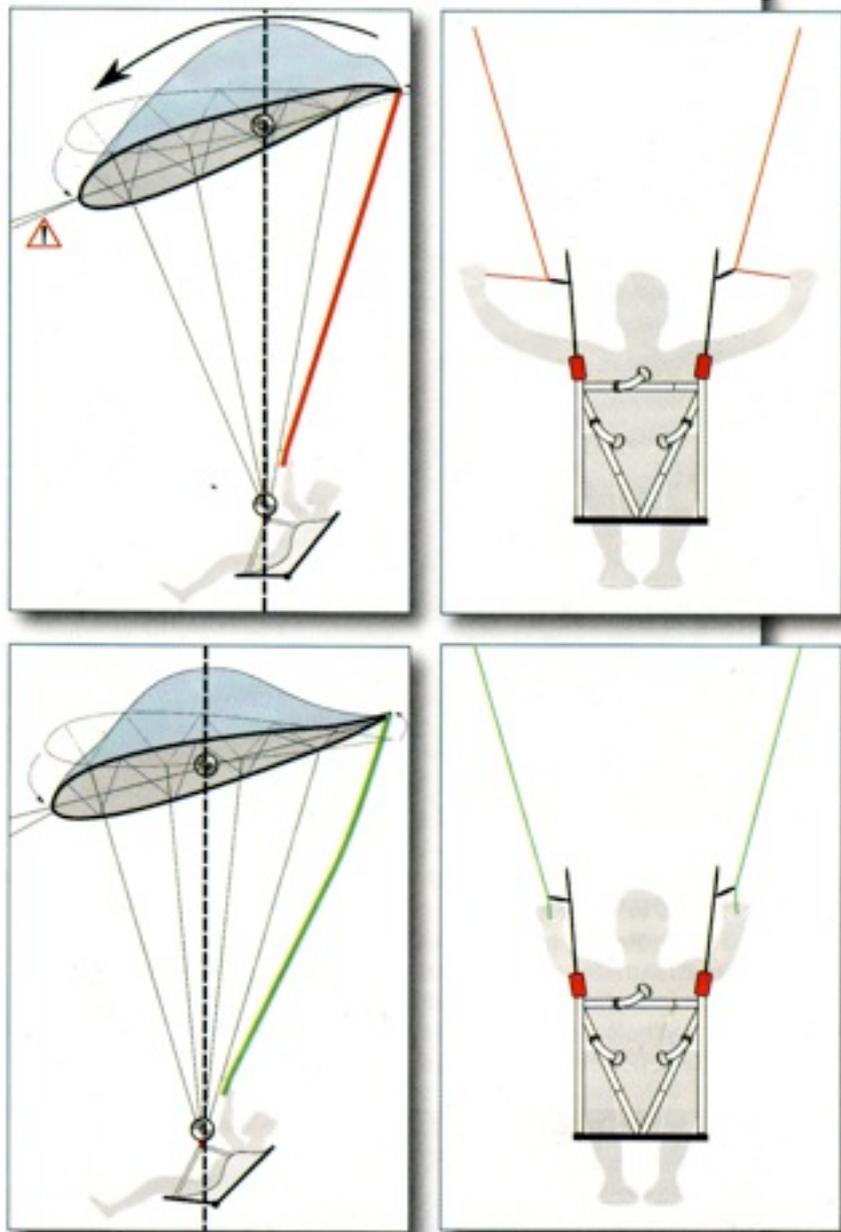
Nel volo accelerato, un errore molto frequente consiste nel dare dei colpi di freno, brevi e di poca ampiezza. Questi piccoli colpi di freno non sortiscono altro effetto che quello di creare una depressione sul bordo di fuga (il che fa arretrare il centro di spinta, rendendo la vela leggermente più picchiata). L'angolo di incidenza, che era già vicino al valore limite a causa dell'uso dell'acceleratore, diminuisce ulteriormente potendo provocare una chiusura frontale. Orbene, le chiusure

sono tanto più violente quanto più la vela va veloce, soprattutto quando si vola accelerati, anche a causa dell'effetto "pendolo" dovuto all'inerzia del pilota (il rallentamento della vela provoca una cabrata pendolare).

L'obiettivo, in turbolenza, è di riuscire ad aumentare molto velocemente l'angolo di incidenza, rallentando il meno possibile la vela sulla sua traiettoria (efficienza). Per ottenere ciò si può, per esempio, rilasciare repentinamente l'acceleratore (ovvio che bisogna essere accelerati). Inconveniente: si provoca una cabrata

aerodinamica e pendolare subito seguita da una bella picchiata. Seconda soluzione: tirare le "C" (per le vele con 3 linee). Vantaggi: la modifica del profilo è meno marcata di quella che si ottiene agendo sui freni. Usando i freni, si rende il profilo fortemente instabile, il bordo di fuga si piega verso il basso, provocando un importante spostamento all'indietro del centro di pressione. Al contrario, tirando le "C" si rende il profilo auto-stabile e la rimessa in volo è più dolce. Inconveniente: bisogna fare pratica e gli effetti sono diversi a seconda della vela usata.

Una soluzione interessante consiste, mentre si accelera, nell'infilare le dita tra i cordini delle "C", appena sopra i piccoli moschettoni di collegamento con le bretelle. In questo modo si percepiscono molto bene le variazioni di tensione: ad ogni aumento di tensione ci si sente stringere le dita, e questo sta ad indicare che il centro di pressione è arretrato e di conseguenza è diminuito l'angolo di incidenza.



Attenzione, dei freni troppo corti (in rosso nel disegno) agiscono sul bordo di fuga interferendo in fase di volo accelerato! La regolazione della lunghezza dei freni deve tener conto di questo tratto di "riserva". Naturalmente in termica, con un tratto lasco più importante (in verde nel disegno), il pilotaggio sarà meno ergonomico, meno deciso nell'entrata in virata ma almeno il bordo d'uscita non correrà il rischio di venire piegato in basso

IN DECOLLO 11 SITUAZIONI DI STRESS

Da Parapente Mag n°136

Articolo a cura della Scuola "Les Choucas" di Mieussy

Traduzione di Carlo Anzil

NOTIZIARIO novembre 2011



Agli inizi, ma anche dopo, in certe condizioni, può capitare di sentirsi nervosi, sotto stress...

Ogni volo è diverso e tutti sanno che un decollo ben fatto è alla base di un volo riuscito. Ma essere capaci di decollare senza stress, in tutte le condizioni, è frutto di una acquisita gestualità adatta ad ogni situazione. Più voi sarete in grado di padroneggiare la fase di decollo, più sarete capaci di vivere dei voli sereni in tutte le condizioni. Qui di seguito prendiamo in esame alcuni esempi di decolli delicati, e suggeriamo alcune soluzioni..

1. Primo decollo in totale autonomia

Fate quello che sapete fare. Niente di più e niente di meno. La pressione, la paura, lo stress, non faranno altro che diminuire le vostre capacità. Sgombrate la vostra testa da tutti i pensieri negativi e ricordatevi di tutti i tanti buoni decolli che avete già effettuato proprio da questo posto. In effetti è come tutte le altre volte, solo che questa volta non ci sarà qualcuno in radio ad assistervi. Molto importante è essere certi di avere ben interpretato la situazione meteorologica, che deve essere adatta al vostro livello: se avete

dei dubbi chiedete a qualche pilota esperto o ad un istruttore!

2. Decollo alla francese

Questa tecnica non si impara certo in decollo! Per andare in volo usate la tecnica che conoscete meglio. Per imparare il gonfiaggio alla francese, esercitatevi su di un pendio-scuola oppure, nel pomeriggio, in atterraggio, facendo attenzione a non intralciare i piloti che atterrano.

3. Vento nullo o da dietro

Le attuali vele sono molto tolleranti ed in condizioni di vento nullo o addirittura con leggero vento da dietro, funzionano molto bene.

. Si vedono dei piloti partire correndo dietro al bordo d'uscita della loro vela, quando è sufficiente partire con le bretelle ben tese, semplicemente accelerando un po' di più che con il vento in faccia. Bisogna essere più decisi nel sollevare la vela, accompagnarla bene sin sopra la testa, caricare la ventrale (busto piegato in avanti) anche se la portanza vi sembrerà debole e non dimenticatevi di correre!

Piccolo trucco: tanto più il pendio è ripido tanto meno il vento nullo o da dietro è un problema. Non esitate dunque a scegliere la zona più ripida del decollo e decollate da lì tranquillamente.

Ricordate: con vento nullo o da dietro la fase di "vela sopra la testa" dura poco e quindi riesce problematico il controllo visivo. Ma anche se non c'è molto tempo, date comunque un'occhiata alla vostra vela e soprattutto siate meticolosi nella preparazione della vela!

4. Vento forte

Fintanto che non sarete in grado di padroneggiare al meglio il pre-gonfiaggio ed il gonfiaggio con vento forte, non sarete in sicurezza sui decolli: dovete ancora lavorare. Dopo diventa una semplice questione di intervenire al momento giusto (gli inglesi lo chiamano "timing"). Preparatevi, se è possibile, al riparo del vento, attaccate le bretelle alla selletta (se necessario camminate sui cordoni dei freni per non farvi sorprendere da una raffica improvvisa). Raccogliete la vela a fiocco ed andate sul pendio scelto per il decollo. Fate un pre-

gonfiaggio guardando la vela. Una volta che l'ala è gonfia, posata a terra, tende a restare in tale posizione, basta mantenere un po' tese le "A". Non appena il vento cala leggermente, o voi vi sentite pronti, tirate con dolcezza le "A" andando incontro alla vela: così facendo la vela salirà lentamente. Più il vento è forte, più dovrete muovervi velocemente verso la vela.

5. Decollo piatto

Dopo aver fatto salire la vela sopra la testa, cercate di farla volare alla migliore efficienza. Accelerate la vostra corsa caricando bene la ventrale (busto piegato in avanti) con delle falcate lunghe e regolari: evitate gli strattoni che scompongono la vela e fanno diminuire la portanza. Non usate i freni, per cercare di decollare aumentando la portanza, non è che un'illusione perché così facendo degradate l'efficienza... mentre è proprio l'efficienza quella che serve per decollare da un decollo piatto!

6. Terreno ripido

Qui servono dolcezza e precisione. Bisogna concentrarsi e partire con le bretelle tese, tenendo ben presente che la vela deve compiere un tragitto più breve per arrivare sopra la testa: si deve stoppare la vela (timing) un po' prima. Il rischio sui decolli ripidi è quello di farsi superare dalla vela. Dunque, anche in queste situazioni, non trascurate alcun particolare della preparazione: su di un decollo ripido si è subito in volo, non c'è modo di fermarsi per un nodo nei cordoni! Riassumendo il tutto: preparazione meticolosa, dolcezza nel gonfiaggio, "timing" al momento giusto. E ricordarsi

che più il pendio è ripido e più presto si è in volo!

7. Decollo da falesia

Fa sempre una certa impressione decollare da una falesia! Fissate un punto ideale da oltrepassare solo se vi sentite sicuri e con la vela bene in portanza: in caso di dubbio, fermate tutto. Il semplice fatto di avere questa alternativa dovrebbe rassicurarvi. Nessuna vergogna a fermarsi se non ci sembra che tutto sia a posto, anche senza motivo. Qui, come per il punto precedente, insistiamo sul "timing": assolutamente non ci si deve gettare nel vuoto con la vela che è passata avanti, si va incontro ad una sicura chiusura! Invece, se entrate nello sbalzo con la vela ben controllata, anche leggermente frenati, sarà la vela stessa che andrà alla ricerca della velocità picchiando leggermente in avanti; lasciatela fare tenendo pizzicati i freni, ed una volta ritornati sopra il decollo... buon volo.

8. Terreno accidentato

Scegliete una traiettoria dove il pendio è il più regolare possibile. Se ci sono degli ostacoli o delle fessurazioni lungo il percorso, individuateli e preparatevi ad anticiparli controllando il beccheggio. Ricordatevi di focalizzare la vostra attenzione sul percorso più libero da ostacoli per evitare di finire addosso ad essi. Solo dopo aver superata la zona con gli ostacoli, e solo allora, dovete accelerare per andare in volo. Ricordatevi che è più semplice gestire il beccheggio e le sbandate laterali, senza troppa velocità...

accelerare per andare in volo. Ricordatevi che è più semplice gestire il beccheggio e le sbandate laterali, senza troppa velocità...

9. Decollo con sassi

Poiché non tutti i decolli sono dei bei prati erbosi o in moquette nuova fiammante, spendo alcune parole sui decolli pietrosi. Pietre, rametti, radici... Tutto ciò che può far agganciare i nostri cordini tende a metterci dello stress, perché già ci immaginiamo l'inconveniente, ancor prima di tirar fuori la vela dalla sacca. In realtà si tratta più di un problema di preparazione che di un problema di decollo

vero e proprio. Aprite la vostra vela come se foste su di un terreno ideale, poi, al momento di stendere i cordini, allontanatevi dall'ala tendendo bretelle e cordini. Liberare prima i freni, poi i cordini posteriori e così via sino alle "A". Deponete delicatamente a terra il fascio ben teso e non toccatelo più! I cordini non si impiglieranno nei sassi o nei rametti se voi non li stratterete. Mettetevi l'imbrago con delicatezza, avendo cura di non trascinare i cordini per terra, e tutto dovrebbe funzionare al meglio.

10. Decollo affollato

... lo sguardo degli altri, l'impressione di dare fastidio, di

dover controllare tutto e tutti sia a terra che in volo nel momento del decollo... è tutta una questione di abitudine, che inizia con una preparazione da farsi in disparte. Voi dovete arrivare in decollo con la vela a fiocco, la selletta già indossata, il casco in testa: pronti a partire. Scegliete la zona che vi sembra più adatta ed attendete il tempo necessario perché arrivi il vostro turno.

11. Vela nuova

Se in decollo vi sentite nervosi perché dovete provare una nuova vela, ci sono due spiegazioni: o non avete ben provata questa vela in campetto o (cosa ben più grave) questa vela non è adatta a voi. Dunque... campetto!



L'ACCELERATORE PER PILOTI NORMALI

NOTIZIARIO novembre 2011



di Denis Cortella da Parapente Mag n° 137
Traduzione di Carlo Anzil

Prima di cedere la parola a Denis Cortella, un piccolo preambolo... L'acceleratore può sembrare una cosa molto semplice: si spinge e la vela va più veloce, si rilascia e la vela rallenta. Ma quando si ascolta Denis ci si ricorda che in campo aeronautico tutto è direttamente collegato. Non si può dunque comprendere veramente l'utilizzo dell'acceleratore senza un coinvolgimento globale dell'aerologia, della meccanica del parapendio e del suo pilotaggio. Un esempio: rilasciare bruscamente l'acceleratore in una massa d'aria turbolenta, vuol dire innescare un movimento pendolare della vela all'indietro, questa cabrata può sommarsi ad un movimento della massa d'aria (entrata in una termica per esempio)...

aggiungete a questo cocktail un cattivo riflesso del pilota, tipo piccolo colpo sui freni... e capirete subito che uno stallo, seguito da una picchiata in avanti con possibile chiusura frontale o asimmetrica non sono mai lontani... e bisogna quindi saperli gestire! Ecco perché i problemi legati all'uso dell'acceleratore non possono essere dissociati da un contesto molto più vasto.

Evidentemente quello appena descritto non è che un esempio estremo che non deve inquietare prematuramente i nuovi arrivati. Essi devono semplicemente comprendere che affrontare il pilotaggio di un parapendio (come di un aereo) richiede un vero impegno per informarsi, per capire la teoria, e per esercitarsi praticamente, se si vuole progredire e volare in sicurezza.



LA PAROLA A DENIS CORTELLA

Su di un forum internazionale (Paragliding forum), un teorico (Adrian Thomas) sostiene che una vela accelerata non ha alcuna ragione di essere più soggetta alle chiusure di una vela in volo normale. Io non ho le necessarie conoscenze teoriche per entrare in questa discussione, ma di sicuro una chiusura, con la vela accelerata, è più complicata da gestire! Conviene quindi accelerare con giudizio, tenendo ben conto delle proprie capacità di pilotaggio. E piuttosto che subire gli effetti del metodo “provo = sbaglio”, sarà meglio allenarsi a padroneggiare questo aspetto del volo, così come si fa per tutto quello che riguarda il pilotaggio, facendo metodicamente degli esercizi specifici, dei quali parleremo un po’ più avanti.

I due motivi principali per accelerare sono:

- 1) Scappare da una zona pericolosa;
- 2) Ottimizzare le potenzialità della vela in base alle condizioni.

L’acceleratore agisce sull’assetto della vela modificando la lunghezza delle bretelle, dunque dei cordini, per mezzo di pulegge, rinvii, ed un pedale da utilizzare con i piedi (a 1, 2 o 3 barre secondo la vela, la corsa, e la forza delle gambe).

I trims anche loro permettono di variare l’assetto della vela. Ma con i trims non è possibile ritornare velocemente alla posizione di partenza: con l’acceleratore, se si sente che sta per arrivare un frontale, basta piegare le gambe, il che si fa facilmente e velocemente; al contrario, spostare i trim, richiede una azione da farsi con le mani, il che comporta più tempo ed un’azione più

complessa. È anche per questo motivo che i trims sono riservati a piloti di provata esperienza.

Le vele EN “A” o “B” volano in modo così autonomo che, se uno è in grado di pilotare con un minimo di “feeling” e senza sovra-correggere (sovra-correggere = intervenire con dei gesti troppo ampi, o troppo brutali, o in controtempo), può, dopo breve tempo, impegnarsi ad imparare l’uso dell’acceleratore, quel tanto che basta per effettuare dei traversi arrivando dall’altra parte più alti o in minor tempo.

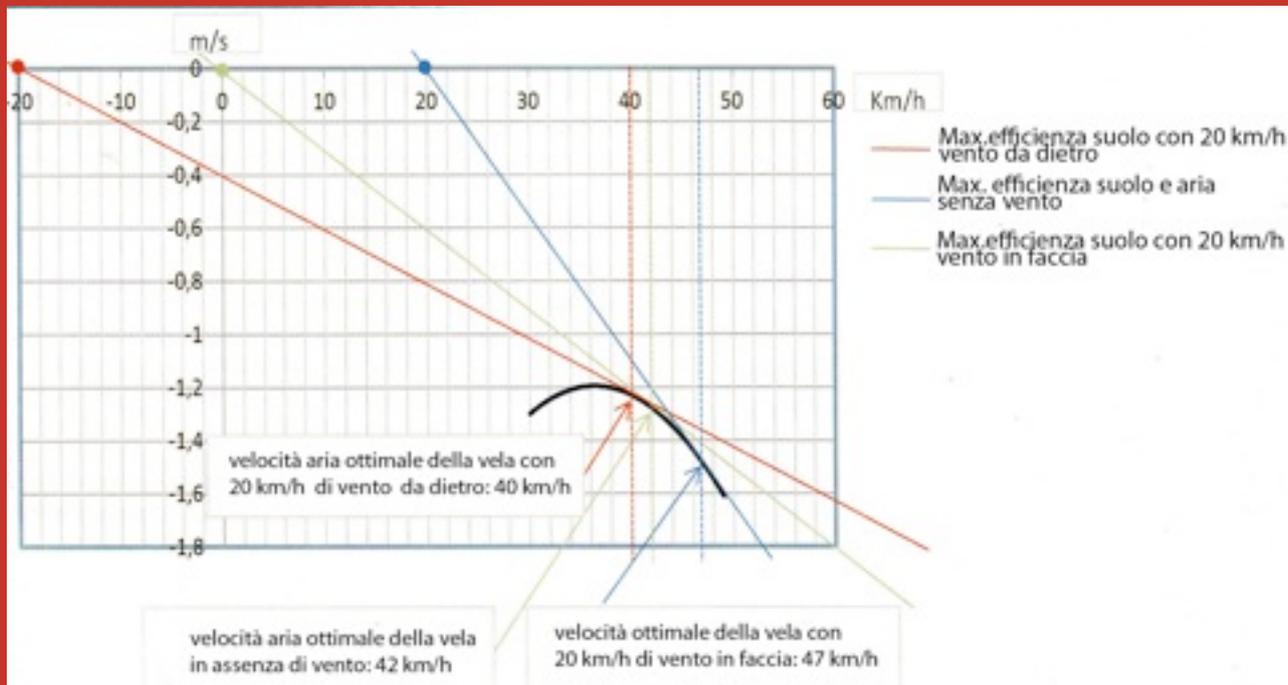
Per fare questo, bisogna come minimo avere un’idea della polare della velocità della propria vela, e saper fare dei semplici calcoli che permettono di valutare il miglior regime di volo, a seconda che ci si trovi con vento di fronte, da dietro, nullo, ascendente o discendente ed ovviamente in base alla forza delle proprie gambe. Una volta fatto il calcolo è sufficiente adeguare la velocità all’aria utilizzando l’acceleratore. Si otterrà subito un miglioramento delle proprie prestazioni, anche volando una vela scuola!

Esempio di un semplice calcolo... Ci sono 20 km/h di vento: qual è la mia migliore velocità/aria per avere la migliore efficienza/suolo? (vedere lo schema della polare)

Velocità/aria ottimale della vela con vento da dietro a 20 km/h: 40 km/h.

Velocità/aria ottimale della vela con vento nullo: 41 km/h.

Velocità/aria ottimale della vela con vento in faccia a 20 km/h: 47 km/h.



Ecco un esempio di polare dove basta posizionare l'origine delle rette in corrispondenza della velocità del vento per individuare la velocità ottimale da tenere in volo. Naturalmente ogni vela ha una sua polare e per tracciarla servono alcuni punti ed un po' di lavoro al computer, oppure la si può trovare in Internet.

Un piccolo trucco: segnate, sulle bretelle, con del nastro adesivo rosso il punto dove arriva la carrucola dell'acceleratore per volare a 47 km/h (20 km/h di vento in faccia): questo vi faciliterà le cose per ottimizzare la vostra velocità/soolo. Certi tipi di parapendio presentano già dei punti di riferimento sulle bretelle (es. Advance).

CON VENTO FORTE...

Qui le cose si complicano! Perché dire vento forte, vuol dire forti turbolenze. Ed un pilota non esperto non è ancora in grado di gestire i problemi che possono presentarsi a seguito di una chiusura accelerata. In effetti una chiusura accelerata è molto più ampia ed impressionante di una chiusura non accelerata e pertanto molto più incline a delle reazioni di sovrapiantaggio. D'altra parte, se ci si è fatti tirare dentro una massa d'aria che potrebbe presentare dei rischi, bisogna ben venirne fuori, ed alla svelta...

Per un momento facciamo un ragionamento limite: in una situazione molto difficile, si può anche decidere di non usare l'acceleratore... pronti a finire sugli alberi a marcia indietro... ma con la vela sempre sopra la testa. Infatti, piuttosto che accelerare a fondo, a pochi metri dal suolo, con il rischio di beccarsi un frontalone che ci sbatte a terra, vale forse la pena di non accelerare e decidere di atterrare (sì, proprio atterrare) sugli alberi! Gli alberi sono la migliore mousse esistente in natura! In ogni caso, sin tanto che uno non ha l'esperienza specifica necessaria, è bene evitare di accelerare in condizioni di vento forte e turbolento, soprattutto in prossimità del terreno.

E se comunque decidete di accelerare, state molto attenti, pronti a rilasciare l'acceleratore ed a contrare

una chiusura asimmetrica. Siate attivi nella selletta, non dimenticatevi di mettere in azione gli addominali e di rimanere ben centrati (vedere l'articolo sul numero precedente "Lezione sulle Sellette"): è sottinteso che saranno determinanti la tempestività delle reazioni ed il loro corretto dosaggio!

Ultima cosa da non dimenticare, sempre riguardo al vento forte: quando si è vicini ad un costone, attenzione che quando ci si trova con il vento da dietro si viaggia molto veloci! Per esempio, un mezzo giro con vento a 30 km/h ci fa viaggiare a 60 – 65 km/h rispetto al suolo... vicino al pendio o al terreno si fila veloci e non c'è molto margine!

ESERCITARSI AD ACCELERARE

Bisogna approfittare dei voli in aria calma (restituzione, planata), con una bella quota dal suolo, per esercitarsi a sentire la vela e capire cosa ci vuole dire sulle condizioni della massa d'aria che ci apprestiamo ad attraversare. Soprattutto all'inizio, procedete a piccoli passi, usate l'acceleratore un po' alla volta e tenetevi sempre ben distanti dal terreno e dai costoni (sia lateralmente che in altezza). Il vostro obiettivo sarà quello di anticipare i movimenti di beccheggio provocati dai cambiamenti della massa d'aria, chiamati fenomeni transitori.

Due esempi

Tanto per cercare di capire quello che succede in teoria...

Raffica frontale: di colpo l'angolo di incidenza aumenta, la vela rallenta per adattarsi al vento, ma non il pilota il cui corpo continua il tragitto in avanti, provocando così una cabrata pendolare. L'ideale sarebbe di accelerare durante la raffica: ma non siamo degli indovini per sapere quando essa arriva! Dunque il compromesso sta nel restare un po' accelerati e di non rilasciare lo speed (mai di colpo) se non a fine cabrata, in modo da attenuare la cabrata pendolare.

Raffica da dietro (diminuzione del vento relativo): la vela va un po' in avanti e soprattutto perde quota per ritrovare velocità (i comandi dei freni diventano molli e diventano di nuovo duri alla ripresa della velocità), ma la vela acquista troppa velocità e deve restituirla con una cabrata aerodinamica che, eventualmente, se molto forte, innescherà una picchiata pendolare: è quindi necessario accelerare alla fine della ripresa di velocità naturale della vela, per contrastare la cabrata e tutto il seguito.

Avete l'impressione che tutto sia semplice? e che sareste in grado di controllare una entrata in termica violenta accompagnata da una forte raffica di vento da dietro? Beh, datevi una calmata, perché non abbiamo ancora parlato di alcuni parametri essenziali: i tempi di reazione della vela rispetto alla massa d'aria ed agli interventi del pilota, per non parlare del gradiente della turbolenza associato alla buona predisposizione della vela a trasmettere in termini quantitativi e qualitativi! In poche parole, forse è meglio concentrarsi su quello che si sente onde evitare un terribile mal di testa!

Ricordate queste semplici cose:

- Quando cabra, accelero
- Quando picchia, freno

- Se arriva violentemente, reagisco veloce e deciso
- Se arriva dolcemente, reagisco con dolcezza
- Se è ampia, reagisco con ampiezza.

Insomma, adatto il tempo della mia azione alle reazioni della vela. E se sono veramente bravo, cerco di affinare le mie sensazioni per capire anche le più piccole informazioni che la vela mi trasmette, onde riuscire ad anticipare ogni movimento di beccheggio.

Se farete i somarelli, preparatevi ad essere subito castigati! E non dimenticatevi che ogni vela ed ogni selletta hanno un loro modo di comunicare, anche quelle classificate nello stesso gruppo.

ORA CERCHERÒ DI RISPONDERE A DUE DOMANDE CHE SPESSO MI VENGONO POSTE...

1- Come si deve usare l'acceleratore quando non si avanza più, ma si va pericolosamente all'indietro?

Esempi: si decolla con vento sostenuto, non si avanza e si rischia di passare dietro la cresta mentre si è ancora molto vicini al pendio. Altro esempio: in atterraggio, si arretra verso una linea

elettrica. Terzo esempio: in riva al mare, si arretra rischiando di finire su delle case o dietro la duna.

Che fare? Non c'è una risposta standard che vada bene in ogni situazione. Ogni caso è una storia a sé! Se si rischia di andare all'indietro, verso una zona pericolosa, è chiaro che bisogna provare ad accelerare. Ma accelerando si può incappare in una chiusura frontale che, in vicinanza del terreno, può farci finire a terra... La prima cosa da imparare è quella di fare uso dei freni solo il minimo indispensabile! Tutti i piloti, con poca esperienza di volo, che quando sono per aria incrocio o supero, stanno sempre "in contatto con la vela" con i freni appena tirati. Molto bene... ma questo vuol dire volare continuamente a 4 o 5 km/h in meno!

E questo fa una grande differenza.

Fintanto che non si possiede la specifica e necessaria esperienza si eviterà di accelerare con vento forte e turbolento, soprattutto vicino ai costoni

Ed ancora, spesso in atterraggio si sentono discorsi del tipo: “la mia vela vola meglio della tua a freni rilasciati”, ma quando si va ad analizzare il volo del pilota più lento, si constata che ha messo in atto una ventina di piccoli colpi di freno, senza nemmeno accorgersene! Risultato: alla fine del traverso si rileva uno scarto pari a 2 – 4 volte la lunghezza del fascio funicolare.

Allora, a seconda se si è in volo con una vela che accetta volentieri l’uso dell’acceleratore o no, a seconda se si ha il “feeling” di sentire arrivare un frontale o no, a seconda se si ha l’abitudine di rilasciare bruscamente l’acceleratore e saper gestire la reazione della vela, che questo rilascio veloce può provocare, a seconda se ci si trova in aria laminare o turbolenta, si deciderà, o di uscire dalla zona non buona accelerando, o di lasciarsi scarrocciare atterrando a marcia indietro, o di virare per raggiungere una zona dove poter scendere.

Se si sceglie di non accelerare, il farsi

portare all’indietro, finendo sugli alberi, non è per forza grave: l’abbiamo già detto, gli alberi sono la migliore mousse

esistente in natura! Farsi ricacciare indietro, verso delle case, può non essere grave, se si ha il sangue freddo e la capacità di scendere con precisione, restando sempre con il vento in faccia, fra due case o due costruzioni.

Tutto questo per sottolineare che non ci sono due situazioni uguali, e che spetta al pilota scegliere la soluzione migliore (o la meno peggio), in funzione della sua vela, delle sue capacità, e dei rischi che le possibili scelte comportano... In procinto di indietreggiare sulla verticale di una cresta, si può anche decidere di girarsi e, vento in culo, filare via, sotto vento, sperando di arrivare ad atterrare lontano dai rotori...

2. Davvero non si deve mai frenare, quando si è accelerati?

Forse avete già sentito parlare dell’effetto “reflex”: ricordatevi che il bordo d’uscita di un parapendio deve potersi sollevare leggermente,

quando si accelera. Già questo presuppone che la lunghezza dei freni debba avere una corsa a vuoto per non intervenire subito sul bordo di fuga. Per ritornare al pilotaggio vero e proprio, uno dei più grossi errori che i piloti fanno, quando volano accelerati, è quello di dare dei colpetti di freno, tipo “mamma, ho paura di avere paura”. Su di una vela accelerata, questo piccolo colpo di freno impedisce al bordo di fuga di sollevarsi, provoca un arretramento del centro di pressione e, nel peggiore dei casi, può far arrivare una grossa chiusura! Eh sì, è lo stesso pilota che provoca la chiusura con un piccolo colpo di freno... chi l’avrebbe detto? Bisogna proprio scordarsi i piccoli colpi di freno, quando si vola accelerati!

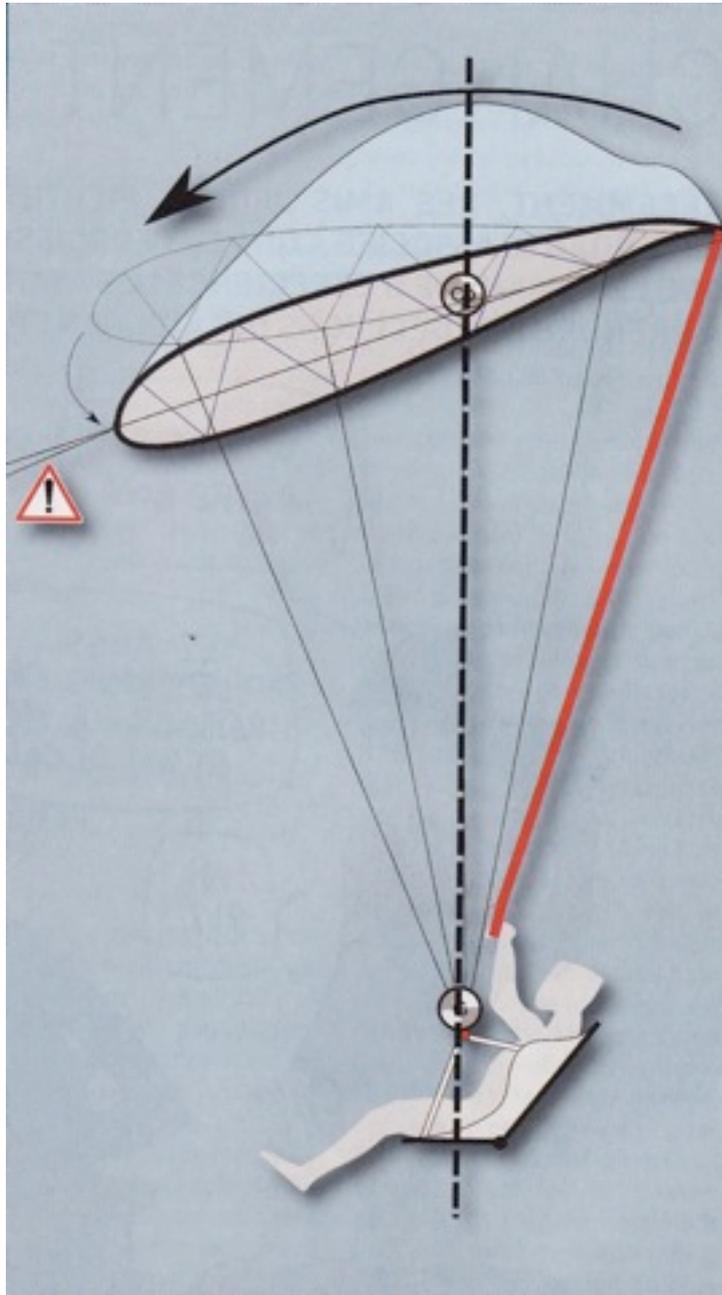
Non voglio dire che non si debba frenare, quando si mette proprio male! Se appena si accelera, si prende subito una chiusura frontale, è evidente che bisogna rilasciare immediatamente l’acceleratore e poi frenare (talvolta anche molto a fondo) per

controllare la successiva picchiata. Attenzione, non si deve rilasciare l’acceleratore e frenare allo stesso tempo, perché così facendo, si provocherebbe una grande cabrata pendolare e subito dopo una enorme picchiata (per fortuna i nostri riflessi sono più

veloci dei nostri ragionamenti...).

Infatti, quando si rischia di prendere una chiusura accelerata, bisogna cercare di aumentare velocemente l’angolo di incidenza, rallentando la vela il meno possibile per evitare la cabrata pendolare. Bisogna quindi rilasciare subito l’acceleratore, pronti però a spingerlo di nuovo a fondo se ci si accorge di aver sopra valutato il problema. Si può anche fare lo stallo con le “C”: anche su delle vele per principianti, funziona molto bene. Ma non bisogna esitare al momento della stallo! E poi come si rilasciano? Progressivamente? Di colpo? Un po’ alla volta? Non ci sono regole fisse, ogni volta è diversa dalle altre.

Il più grosso errore dei piloti, mentre volano usando l’acceleratore è di dare dei piccoli colpi di freno: non solo sono inutili ma addirittura pericolosi.



RIASSUMENDO...

Allora, qual è il vantaggio a gestire il beccheggio con l'acceleratore piuttosto che con i freni? Sta nell'evitare al massimo di generare dei movimenti pendolari! La vela si trova fra i 5 e gli 8 metri al di sopra del pilota: un bel braccio di leva, non vi sembra? Innanzitutto l'acceleratore ha il vantaggio di agire sull'angolo di incidenza e sulla velocità lineare, mentre l'azione sui freni provoca subito un movimento pendolare. In ogni caso, quando si ha ancora poca esperienza, è bene ricordarsi che accelerare consiste nell'anticipare e gestire il beccheggio in condizioni di volo normali, migliorare le proprie prestazioni nei traversi, scappare da zone pericolose.

Buona parte di quella che comunemente viene chiamata "sicurezza attiva" consiste nel controllare il beccheggio per impedire le chiusure. Quando si accelera si provoca una picchiata aerodinamica ed una diminuzione dell'angolo di incidenza; quando si rilascia dolcemente l'acceleratore, si crea una cabrata aerodinamica ed un aumento dell'angolo di incidenza; se il rilascio avviene in modo brusco, si provoca sì, una cabrata pendolare con aumento dell'angolo di incidenza, ma solo temporanea ed artificiale, perché all'istante successivo si avrà una grossa picchiata pendolare con tutte le conseguenze di pilotaggio che ne derivano.

L'obiettivo principale è quello di mantenere sempre la vela sopra la testa, nel modo più stabile possibile; conoscendo gli effetti dell'acceleratore, è sufficiente anticipare le azioni dell'aria usandolo, per apportare l'azione contraria a quella che la massa d'aria va a creare, ed il gioco è fatto! La vela resta al suo posto e le prestazioni aumentano. Bisogna sgobbare un po', questo è certo, e l'efficacia di tutto questo è legata ai tempi di reazione della vela ed alle informazioni che sa trasmettere, ma anche ai riflessi condizionati dall'esperienza del pilota ed alla sua volontà di progredire.