



Lettera aperta di Stefano Maruelli
(tratta dal forum di Volo a Vela "VoloaVela@Fly-Net.org")

Spero di non innescare l'ennesima sterile polemica: Pier era un amico e resterà sempre un compagno di voli.

La mia impressione, arrivando dal fuori e guardando la realtà dei piloti di Aosta, è stata: cavoli qui si che si fa del volo a vela !

Tutti, anche gli allievi, sono preparati e capaci di volare in condizioni forti, qui non è questione di manico, è necessario. Non mi pare di aver mai visto atteggiamenti di negligenza o di supermanicismo, anche se magari qualche "sparata" ce la siamo concessa in molti...

Quello di cui credo sia vitale parlare sono, invece, alcuni atteggiamenti nei quali è facile incorrere:

- 1- Ad Aosta per salire si deve volare lenti e vicini al costone, se no non si sale...
- 2- Se non sono io agganciato al traino, non mi curo di quel che succede...
- 3- Ti ho visto, tanto ci passavo....

1- Ad Aosta, scusate se lo ripeto, ci sono spesso condizioni insidiose:

- vento forte
- inversione termica molto marcata.

Mentre il vento forte è una condizione che crea immediatamente disagio e maggiore attenzione a tutto quel che comporta l'andare in volo, la condizione di inversione termica viene spesso presa sotto gamba ed il "modus volandi Aostano" fa i crateri a Nord del campo.

Non è un caso la lunga lista di incidenti proprio a Nord del campo.

In condizioni di inversione termica si viene a creare una zona di "instabilità selettiva" in cui le bolle termiche dotate di maggiore energia riescono a forare l'inversione e partono come proiettili verso l'aria meno stabile, viceversa quelle meno energetiche sbattono sul tappo e ripiombano verso il basso creando discendenze molto intense.

Per rendere più facile farsi un'idea visiva si dice che in queste condizioni "si vola in una pentola a pressione fra l'acqua che bolle ed il tappo... "

Volare lenti in queste condizioni significa AMMAZZARSI.

Data la violenza e la disorganizzazione dei fenomeni (che non trova eguali in altre condizioni forti, ma più prevedibili) può capitare che nel punto in cui al giro precedente si saliva bene ora, invece, si scenda a più non posso e ci sia una turbolenza tale da rendere difficile pilotare l'aliante mandandolo dove si vuole.

In ogni caso in queste condizioni il tempo di manovra, quello che intercorre fra il momento in cui si attua il comando e quello in cui l'aliante reagisce, diventa anche 5-10 volte maggiore di quello in aria calma.

I secondi diventano eterni... soprattutto se non si è abbastanza distanti dal costone e se si vola troppo

lenti.

Le raffiche violente possono colpire solo una parte dell'aliante creando improvvisi sollevamenti / abbassamenti di una sola ala o del piano di coda. Ci si può trovare così ad avere assetti inaspettati che se non corretti immediatamente portano inevitabilmente a situazioni di pericolo.

Le sensazioni più brutte sono il sentire la coda, o un'ala, che cadono mentre il comando diventa lasco, questa è la sensazione che precede la vite. Solo se si era sufficientemente veloci si può sperare di uscire da questo momento di instabilità dell'aliante.

Non è raro perdere 100 metri in un 360°, anche se si coordina bene.

L'unico modo per volare al sicuro è AVERE ENERGIA, cioè ESSERE VELOCI!

Ho bucato più volte l'inversione usando la tecnica "energetica", la stessa che usano i delfini e gli albatros:

In termica non scendo mai sotto i 100Km/h (con uno standard) e se c'è inversione volo tra 100 e 120 Km/h: più c'è turbolenza e più volando veloci si può ricevere energia "sbattendo" sulle raffiche ascendenti e meno quota si perde attraversando le discendenze. Ovvio che ci siano ragionevoli limiti da non superare.

Oltre tutto la velocità, costa pochissimi punti di tasso di caduta ed è l'UNICO serbatoio di quota e di velocità di manovra: più siamo veloci e più le superfici di comando sono in grado di imprimere variazioni di traiettoria all'aliante; più siamo veloci e più in caso di errore possiamo virare allontanandoci dal costone e rallentando recuperare quota.

IMPICCARE l'aliante è il miglior modo per rischiare un buco, SEMPRE.

Altra considerazione che non ho sentito spesso:

quando si vola in dinamica l'ala più lontana dal costone, diversamente da quanto pensano molti, è quella che porta di più in quanto si trova in una zona di flusso più regolare (meno disturbata dalla conformazione del terreno, rocce e/o alberi), quindi quando si tenta di allontanarsi dal costone dando alettoni si avverte la chiara sensazione di "resistenza" alla manovra e di maggiore lentezza nella rotazione in quanto l'ala si "appoggia" all'ascendenza.

Per uscire velocemente da una discendenza mentre si fa dinamica serve una buona conoscenza del proprio aliante e occorre fare una manovra di fuga che non si può spiegare a parole, perchè è ogni volta diversa, ma in sostanza è sempre rivolta a mettere aria sotto le ali, A PATTO DI AVERE VELOCITA', anche scoordinando LEGGERMENTE la manovra. Meglio una scivolata che un'infrascata.

Derapare significa rallentare ed aumentare il raggio di virata quindi... EVITARE !

Gli incidenti che non danno scampo sono quelli in cui è l'ala esterna a toccare: si da alettoni e piede per uscire, l'ala esterna si abbassa e all'inizio della virata in discendenza è già più bassa delle piante...

Allungando le ali il fenomeno cresce in modo esponenziale: con un 27 metri lasciarsi sollevare l'ala esterna in dinamica ha una sola conseguenza: non riuscire più a fare nulla per diversi secondi, anche con tutta barra e tutto piede dietro.

Senza andare tanto lontano provate a volare il 24 con e senza tip e vi accorgete della enorme differenza nella velocità di inversione di rollio.

2- Quando sia arriva in aeroporto bisogna tenere sempre sotto controllo tutto quel che succede, con la radio accesa, perchè quattro occhi vedono più di due e se si ravvisa una condizione anomala: una ruota del traino sgonfia, una capottina che sembra non essere chiusa bene, un ruotino di coda dimenticato, un atterraggio senza carrello etc... AVVISARE SUBITO !

Non prendiamoci la responsabilità di giudicare la gravità di una situazione di emergenza con gli alianti ancora suolo, mal che vada si perde qualche minuto.

Diverso è quando le cose si mettono in moto, se c'è un istruttore bisogna segnalargli subito l'anomalia riscontrata, la sua esperienza potrà "pesare" una decisione difficile su cosa fare, talvolta, infatti è meglio proseguire il volo e cercare di porre rimedio all'errore fatto (vedi direttori estratti al

traino dopo il decollo etc...)

3- Precedenze, precedenze, precedenze, non sono un'optionals, sono un obbligo, chi non le rispetta deve restare a terra. Mi è già capitato più volte di essere in termica e vedere uno che si infila fra me ed il costone facendo dinamica o, peggio, vederlo entrare in senso opposto e trovarmelo poi davanti, alla stessa quota, di traverso.

Sono manovre azzardate che nessuno deve permettersi di fare perchè 1° non si sa cosa farà l'altro pilota, 2° non si sa quanta quota entrando nella termica si potrebbe guadagnare prima di aver completato la virata... quindi nessuno può essere abbastanza esperto da dire che "tanto c'era quota..."

L'atteggiamento corretto è SEMPRE quello di MANIFESTARE LA CHIARA INTENZIONE DI ACCODARSI e poi effettuare la manovra di accodamento che è in ogni caso la più redditizia in termini di quota, anche se comporta l'allontanamento dal costone per qualche attimo.

Più c'è turbolenza più bisogna mantenere separazione, nessuno può pensare di essere così bravo da volare sui costoni a 20 metri da un altro aliante...

La posizione migliore in termica non è con gli alianti accodati (se solo 2), ma con gli alianti a specchio, entrambe si possono sempre tenere sotto controllo e nel caso uno esca l'altro ha sempre lo spazio per completare, o continuare, la virata. Anche con le ali a coltello ci si continua a tenere sott'occhio.

Riguardo ai "supermanici" vale la legge: un buon pilota è un pilota vivo.

Umiltà non è "prostrazione al più forte", ma accettazione dei propri limiti, di esperienza, di conoscenza e di capacità.

Purtroppo sta succedendo quello che è successo con il parapendio qualche anno fa: una serie impressionante di incidenti mortali che (speriamo non succeda anche a noi) ha avuto come risultato l'allontanamento di massa dalla disciplina perchè, impropriamente, definita "pericolosa" e solo per "pazzi suicidi".

Il volo silenzioso è un piacere effimero che si riscopre ogni volta che si riesce a volare tranquilli in condizioni di sicurezza.

Credetemi ci si può annoiare facendo i 700 Km e divertire portando a spasso un amico per le montagne di casa...

Ciao

Stefano Maruelli

maruelli@maruelli.com