

La termica

Spesso volo in biposto con giovani piloti. Questo succede normalmente nelle giornate meno interessanti dove non ci si sente molto incentivati per volare sul proprio monoposto. Ecco un'occasione per fare un po' di scuola di secondo periodo. Tanto si dice di chi sale più e di chi sale meno in termica, fondamentalmente si acquista sicurezza quando ci si rende conto che si è in grado di salire ed agganciare perlomeno tanto quanto un pilota considerato esperto.

I primi voli di cross country, vengono o dovrebbero essere affrontati dopo che questo traguardo è stato raggiunto. Ma non si dice molto di come si deve salire in una corrente ascensionale. Probabilmente con queste mie righe non farò altro che ripetere quanto è già stato più volte scritto in proposito, certamente non abbastanza, giacché ogni volta riscontro, in chi è alle prime armi, dopo il brevetto, la stessa tipologia di carenze.

Premesso questo, senza nessun intento scientifico, parliamo di questa termica che tutti sanno che è una corrente verticale che sale di più di quanto l'aliante naturalmente scende e così, continuando a scendere, in realtà si sale. Scusate la banalità, ma è necessario fare questo che sembra quasi un gioco di parole per ribadire che se mettiamo l'aliante in condizione di scendere meno, ovviamente guadagneremo in salita. Tutto ovvio, anzi banale, pleonastico, inutile a dirsi, ma come si deve fare per salire di più e bene? La termica ideale è un magnifico cono rovesciato che si allarga con l'aumentare della quota. In teoria basta individuare quest'aria che sale, entrarci e girarci all'interno ed il gioco è fatto. Certo è vero! Se la termica fosse perfettamente circolare, se trovassimo subito il nucleo, se non fosse turbolenta, se non fosse inclinata nel vento, se la termica stessa non tentasse continuamente di buttarci fuori. Accidenti quante variabili e queste sono solo le più comuni.

La cosa più fastidiosa è proprio essere buttati fuori, quasi umiliante. Dimentichiamoci un attimo della termica ideale che ci sarà certamente successo di incontrare e che ci ha fatto sentire al settimo cielo conquistando tanta quota in un modo così facile semplicemente facendo delle spirali.

La realtà è diversa, nella maggior parte dei casi è quasi impossibile essere centrati, almeno nella prima fase in cui si entra per salire, il nucleo di maggiore energia potrebbe interessare maggiormente l'ala esterna alla virata ed alzarcela. Pensate un attimo, se lasciamo che questo avvenga e compensiamo col piede questa maggiore inclinazione, non facciamo altro che stringere la virata, ma verso l'esterno della termica e ne siamo regolarmente sbattuti fuori, se siamo fortunati e se la termica non è troppo potente, siamo solo parzialmente sbattuti fuori, ma intanto gli altri salgono di più.

Analogamente se il nucleo della termica colpisce l'ala interna alla virata, questa tende ad alzarsi e se correggiamo col piede questa minore inclinazione ecco che usciamo dalla termica dall'altra parte. Logico no? La conclusione ovvia è quella di lavorare per rimanere con un'inclinazione costante (velocità angolare) intervenendo con la barra all'occorrenza con movimenti laterali tali da contrastare queste variazioni, e chiamerei quest'operazione "controllo laterale".

Il ruolo del piede.

Immaginiamo di essere su di un barchino con un motore di qualche cavallo, siamo al timone in un mare calmo come l'olio, iniziamo una virata, che manteniamo costante, ecco che ad un certo punto, la nostra scia si chiude in un cerchio perfetto. Analogamente in volo, se vogliamo mantenere la stessa circonferenza dobbiamo razionalizzare l'uso del piede.

Concludendo queste prime considerazioni, per fare una buona salita si devono seguire principalmente queste regole:

- Controllare lateralmente con la barra al fine mantenere l'inclinazione ottimale qualora, sotto l'impulsi variabili nella termica, si alzi ora l'ala esterna, ora l'ala interna
- Usare il piede solo se si decide di cambiare direzione (deroga naturalmente, in caso di variazioni di assetto importanti che ne consigliano l'uso)
- Non iperpilotare, per non aggiungere turbolenza alla turbolenza, cerchiamo di "sentire" la massa d'aria. - Mantenere una velocità costante (non lasciare "scappare" la velocità).

La velocità in termica.

Ovviamente deve essere quella indicata dal costruttore in funzione del carico. Altra cosa importante sulla velocità, è che è noto che quando incontriamo un flusso ascendente la velocità in termica tende ad aumentare. Non sprechiamo quindi quest'energia in velocità, ma sfruttiamola per salire tirando la barra.

Non aspettiamo di avere questa variazione sull'indicatore di velocità, è già tardi, se poi vogliamo vedere la variazione sul variometro, questa arriva ancora dopo l'indicazione anemometrica. La prima cosa che scorgiamo in tempo reale è il muso dell'aliante che tende a scendere, a questo punto dobbiamo tirare la barra e così la velocità resta pressoché costante e sfruttiamo quest'energia in salita: è la famosa "tirata" in termica!

Virare larghi o stretti?

Vicini al terreno le termiche sono, per quanto si è detto, molto più strette, e quindi, per rimanerci dentro, è necessario virare stretti, questo può essere un problema se la termica è debole, e virando stretti e quindi più veloci, per compensare il maggior peso apparente, il bilancio potrebbe non essere positivo, ecco che allora, si tende a diminuire la velocità per cercare di vedere il variometro salire, ma questa è una manovra che fa fatta con molta attenzione, specialmente in caso di turbolenza: è un attimo entrare in vite. Se siamo su di un costone, cerchiamo di guadagnare ancora qualche metro sfruttando la dinamica, per poi rientrare nella stessa termica un po' più alti. Supponiamo invece che la nostra termica sia accettabile, man mano che saliamo non dimentichiamoci comunque di sondare intorno per cercare il punto di migliore salita e naturalmente adattiamo il raggio della spirale al compromesso che vediamo essere il più produttivo.

Molto più verosimilmente, specialmente in montagna, le termiche vicino alla loro radice sono per lo più violente ed occorre un certo esercizio per capire come e dove stringere, non è molto consolante quest'ultima considerazione, ma qui si ritorna sul discorso dell'esperienza. Sto facendo un'analisi di carattere generale e ribadisco che comunque non si deve strafare, ed i passi per migliorare non possono essere necessariamente che piccoli. E' chiaro che se ci troviamo in una termica difficile, dove come principianti, potremo non agganciare dobbiamo sempre avere delle alternative, come un buon campo sotto, od anche se, stiamo volando in montagna dove il contatto con il terreno è quasi una costante, devono esistere vie di fuga in cui cercare a quote più basse altre condizioni per salire. Questo vuol dire tranquillità ed è molto importante non sentirsi "costretti" in una qualche situazione che alla fine si può ritorcere su di noi.

Termiche deboli, termiche forti e termiche turbolente

Le gare si vincono nelle giornate con condizioni deboli. Alla sera, al ritorno da un volo di distanza, potrebbe capitare di conquistare la planata finale in un valorino quasi insignificante. Bassi sul terreno, ormai in fuori campo, uno zerino potrebbe risollevarci. Per uscire da una copertura che ha inibito l'attività solare, ci si deve accontentare di ciò che può essere rimasto.

Nelle termiche forti non è detto che sia più facile, da un certo punto di vista questo è

vero, ma soprattutto il pilota giovane tende ad accontentarsi del buon valore incontrato senza porsi il problema che qualche metro più in là potrebbe salire ben di più e così si trova a fare medie di volo bene inferiori di quelle potenziali. Morale sempre ricercare, sentire cosa fanno gli altri, quali valori hanno incontrato!

La termica turbolenta richiede tanta gestione ed attenzione, è la situazione dove, rispetto agli altri, si possono prendere delle cantonate terribili; non lasciamoci abbattere, dopo il volo parliamone con umiltà con i piloti più esperti che possono darci delle indicazioni su come doveva essere affrontata quella determinata situazione. In ogni caso un pilotaggio pulito aiuta molto.

Quale posizione assumere in termica con gli altri?

Se si è in due alianti mettersi a centottanta gradi, in tre ad intervalli regolari, cercare di fare in modo di vedere ed essere visti dagli altri. Questo come principio elementare, ma la cosa più logica è, specialmente quando si è più o meno alla stessa quota, controllare come salgono gli altri, allargando o stringendo all'occorrenza "all'inseguimento" di chi sale di più. Se tutti i piloti in quel momento presenti in quella termica, recepiscono questo messaggio lo sfruttamento di quella salita diventa ottimale, ma spesso c'è qualcuno che va per conto suo...

Termica media.

Per definire le velocità in planata è necessario conoscere i valori della termica media, ma non solo, dobbiamo evitare di fermarci in salite che si discostano dal valore medio di quella giornata, è un'altra occasione per perdere tempo. Naturalmente, scartando, scartando, si può arrivare per terra. Per questo genere di valutazioni, guardare sempre avanti e come dice Brunet programmare sempre la prossima mezz'ora di volo in base alle osservazioni obiettive.

Fascia di miglior gradiente.

Dopo il primo paio di termiche possiamo renderci conto della fascia di veleggiamento più energetica, anche se non disponiamo di un sondaggio meteo, è ovvio che conviene muoversi in questi parametri, non scendiamo quindi sotto questa soglia e non attardiamoci anche a base cumulo, quando vediamo il valore scendere, partiamo per un altro cumulo. Facciamo la base solo se dobbiamo attraversare una lunga zona di sereno. Teniamo comunque presente che la base del cumulo, anche per la sua forma concava, è un dei punti in cui più facilmente può avvenire una collisione.

Percorsi energetici.

Esistono delle strade di cumuli che classifichiamo come percorsi energici, quasi sempre seguenti determinate linee di cresta. A tutti è capitato di vederle o meglio percorrerle. Così come il dominare una termica veramente turbolenta, percorrere a velocità altissime queste autostrade del cielo è una delle cose più entusiasmanti del volo a vela. Per gli amici che sanno gestire i mille chilometri ed oltre in onda sulle Alpi, aggiungerei tra le cose entusiasmanti anche questo genere di volo, anche se ora stiamo parlando di termiche.

L'esperienza.

Cultura ed esperienza: per definizione la cultura può essere trasmessa ed è la base dello scibile umano, l'esperienza invece è un bagaglio del singolo, la si deve acquisire giorno per giorno, volo per volo. Volgarmente la si definisce come "pilotare col sedere", che altro non vuol dire acquisire quella sensibilità e quel "sesto senso", che ci mettono in simbiosi con l'ambiente dove le indicazioni delle strumentazioni di bordo non sono altro che conferme di quanto abbiamo già previsto, analizzato, sentito ed interpretato.