Il volo libero secondo Rich Pfeiffer

Capitolo secondo

I voli di cross-country

Come ho già detto nel primo capitolo, molti piloti iniziano a fare voli di distanza in modo accidentale: trovandosi di colpo molto alti sopra il decollo, pensano di sfruttare tutta la quota guadagnata e partono per il cross.
Questo "rito di passaggio" è molto comune, ma non è il modo migliore di iniziare il cross-country. Certamente non è il sistema da seguire per i successivi voli di distanza. Un migliore inizio implica una notevole preparazione, ed un certo numero di punti precisi ed essenziali sul giorno del volo. In questo capitolo darò alcuni suggerimenti su queste due fasi del volo di distanza.

Preparazione

I voli di cento miglia non avvengono per caso; essi sono il risultato di un piano meticoloso ed accurato. Questa sezione tratterà di alcune fasi preparatorie che possono fare la differenza tra un volo di distanza coronato da successo - che cioè sfrutta al massimo il potenziale di quel giorno in quel posto - ed un volo non ottimale.
Non perdete ***quel*** giorno soltanto perchè non eravate completamente pronti.

Valutate il potenziale della vostra zona

Prima di programmare una meta, dovete stabilire cosa sia possibile fare, nella vostra zona e con un certo tipo di tempo. (Per "vostra zona", intendo ovunque abbiate in mente di fare il volo di distanza, tanto se questo è il posto in cui volate abitualmente quanto se è un posto in cui vi recate appositamente per il cross-country).

Caratteristiche del terreno

Anche se conoscete la zona "come il palmo della vostra mano", cercate di conoscerla ancora dippiù. Valutare un posto rispetto alle sue potenzialità di cross, significa vederlo da un'altra prospettiva. Le noiose pianure che sono sempre apparse così poco interessanti, possono diventare molto attraenti se vi convincete che questo tipo di cross-country può essere l'ideale per fare grandi distanze.

Cosa cercare. Ciò che dovete cercare sono quelle caratteristiche del paesaggio che vi possano aiutare a stare alti ed andare avanti, e tutto ciò che può impedirvi di raggiungere il vostro scopo. In particolare, cercate quelle conformazioni del terreno in grado di produrre ascendenze o di impedirle, come abbiamo già visto nel primo capitolo "Princìpi di veleggiamento".
In pianura cercate le zone produttrici di termiche ed i relativi "innescatori".Localizzate i punti in cui si formano le nuvole, quando l'aria contiene la sufficiente umidità; le formazioni nuvolose di una certa consistenza, generalmente indicano un forte generatore termico abbinato ad un adatto innescatore e/o un'area dove le masse d'aria convergono frequentemente. Cercate con particolare attenzione le "strade di nuvole", specialmente quando hanno grossa consistenza.
Le montagne sono adatte a voli di 50/150 miglia (80/240 km), poichè generalmente abbondano di ascendenze di pendio. Il potenziale (di cross-country) di una particolare area montagnosa dipende dalla natura dei pendii. (Vedi il Capitolo 1). Localizzate i versanti che producono le migliori ascendenze nelle varie ore della giornata. Cercate le creste, specialmente quelle lunghe, e ancora più particolarmente quelle parallele l'una all'altra, che offrono il potenziale per la formazione di onde come discusso nel capitolo 1.
Lo svantaggio delle aree montane dal punto di vista del pilota di cross, è che la rotta è indicata dalla direzione dei pendii, e questa strada non sempre si può fare col vento in coda o in altra ottimale direzione. Per esempio, le White Mountains che sovrastano la Owens Valley in California, sono ottime per l'inizio di un volo di distanza: lunghe ed alte, esse offrono ottime condizioni di veleggiamento per circa 35 miglia (oltre 50 km). Però quando raggiungete la fine della catena, dovete mettervi d'accordo con un vento che normalmente ha una componente da ovest, mentre voi avete già volato per 35 miglia verso nord.
Valutando la vostra zona, non solo dovete notare i probabili generatori di ascendenze, ma dovete anche giudicare se l'ascendenza creata in un certo punto, è sufficiente per farvene raggiungere un'altra. Una scogliera può essere un ottimo posto per veleggiare, ma potrebbe anche non essere sfruttabile in un volo di cross-country.
Pensate alle possibili strade: quanto debbo essere alto sul punto A per poter raggiungere il punto B, cioè il più vicino innescatore? Ed inoltre: dove posso arrivare dal punto B?
Prendete nota di ogni caratteristica del terreno che possa ostacolare il vostro volo di cross. Cioè, notate ogni zona che possa minimizzare le possibilità di ascendenza: grandi laghi o paludi, dense foreste, vallate che tendano a "chiudersi" con strati di inversione bassa, e così via.
Prendete nota anche delle aree proibite, come gli spazi aerei vicino agli aeroporti ed alcune installazioni militari.
Notate poi ogni area che possa dimostrarsi pericolosa: zone di tiro al bersaglio, terreni di caccia, parchi di animali selvaggi e così via.
Nella vostra esplorazione, tenete bene d'occhio i possibili punti di decollo ed atterraggio. Se essi si trovano su di una proprietà privata, chiedete il permesso del proprietario PRIMA del giorno in cui avete programmato il volo. In molti casi i proprietari vi lascieranno decollare ed atterrare e vorranno anche assistere a questa vostra "straordinaria impresa". Se non vi concederanno il loro permesso, ringraziateli ugualmente e rispettateli nella loro volontà. Non rischiate di essere presi a fucilate per una trasgressione, e non create pregiudizi verso i piloti di aquilone in generale. Cercatevi un altro posto.

Come avere le informazioni. Per conoscere bene una zona, studiate le fotografie aeree e le carte in rilievo. Le carte aeronautiche (prodotte dalla FAA, Federal Aviation Administration, in Usa; e reperibili presso gli Aeroclub in Italia), sono ideali in quanto mostrano le aree controllate, ristrette, e proibite, oltre a tutte le altitudini.
Andate in automobile nella zona prescelta. Meglio do ogni altra cosa, fatevi portare dal vostro pilota personale sul luogo (voi avete un piccolo aereo, non è vero?) oppure prendete a nolo un aliante.
Soprattutto parlate coi piloti locali.

Condizioni di tempo tipiche (ed eccezionali).

Siate ben informati sul tipo di condizioni che si producono nella zona, in termini di situazioni normali, o eccezionali, che possono svilupparsi.

Cosa cercare. Individuate le specifiche condizioni che costituiscono una meteo favorevole per voli di distanza nella vostra zona, e la combinazione di fattori che produce queste favorevoli condizioni.
In Owens Valley, per esempio, i piloti tengono d'occhio un aumento di temperatura seguito da un centro di alta pressione in aumento e dal vento di sud-ovest.
Raccogliete tutti i dati possibili sulle condizioni dei giorni in cui sono stati fatti notevoli voli di distanza, e le situazioni che li hanno determinati. Notate anche quei giorni che iniziano con grandi potenzialità per il cross, ma in cui poi le condizioni degenarano. Su tutti questi giorni, raccogliete dati e dettagli nella massima quantità possibile.

Come avere le informazioni. Guardate le previsioni del tempo in televisione, ascoltatele alla radio, telefonate ai servizi meteo, e leggete i bollettini sui giornali. Quando è possibile, parlate coi piloti che hanno fatto buoni voli di distanza.
Il servizio meteorlogico nazionale, al venerdì sabato e domenica, dà informazioni sulle possibilità di veleggiamento specificando i seguenti elementi: velocità e direzione del vento ogni 1000 metri, temperatura sempre ad intervalli di 1000 metri, altitudine della base di condensazione, altezza massima delle termiche, quota dello zero termico, orario e temperatura per l'innescamento termico, e localizzazione delle convergenze. Ed è proprio tutto ciò di cui avete bisogno.
Se non trovate il numero di telefono del servizio meteo, informatevi presso il più vicino aeroporto. Ricordate che queste informazioni sono preparate per i piloti di aereo. Alcuni operatori (del servizio meteo) sono interessati al volo libero e vogliono aiutare i piloti, altri no. TUTTI però sono interessati a raccogliere informazioni sulle condizioni del giorno precedente, specialmente se queste condizioni sono diverse dalla loro previsione. Potreste quindi guadagnare qualche punto condividendo con loro le conoscenze di prima mano che avete da offrire: dove avete trovato le termiche, quanto fossero forti, e cose simili.
In generale, non dico di essere un pilota di delta finchè posso evitarlo, ma ciò avviene quando mi domandano il numero e la sigla del mio aereo.

Definite la vostra meta globale.

Un aspetto importante del vostro piano consiste nello stabilire uno scopo globale. Dove pensi di poter arrivare? Stabilite la vostra meta in parte su quanto è stato fatto nel passato, ma principalmente su quello che pensate che si possa fare.

Studiate i successi ottenuti.

Cominciate dalla storia: imparate ogni cosa che potete su tutti i voli di distanza coronati da successo che sono stati fatti in quella zona. Leggete tutti gli articoli pubblicati in proposito. Ascoltate tutti i testimoni oculari. Meglio di tutto, parlate coi piloti che hanno fatto quei voli. Chiedete loro che strada hanno fatto, come erano le condizioni, che equipaggiamento hanno usato, quali problemi hanno incontrato, e gli errori che potrebbero aver fatto.

Traete le vostre conclusioni .

Una volta compiuto uno studio completo sul cross nella vostra zona, dimenticatelo.
In altre parole, usate le informazioni come una delle componenti per determinare il potenziale della zona. Non lasciate che ciò che è stato fatto in passato ponga dei limiti a dove potete arrivare - lasciatevi guidare da quanto giudicate che sia possibile fare. Fate attenzione che il vostro giudizio non sia solo una speranza, ma sia basato sulla realtà.
Evitate le trappole del tipo: "Lo sapevo che non potevo andare più avanti di qui". Se quasi tutti i voli di cross sono terminati nello stesso posto, penserete che ci sono poche ascendenze in quella zona e che voi stessi sarete costretti ad atterrare proprio lì. Così, quando arriverete in quel punto, atterrerete senza combattere fino in fondo per andare avanti. Ancora una volta: non lasciate che la storia vi ponga dei limiti.

Definite le migliori condizioni meteo.

Per ognuna delle strade che avete notato, definite la esatta meteorologia che produrrà le migliori condizioni per i voli di distanza. Se la zona prescelta comprende un tratto montagnoso ed uno pianeggiante, per esempio, le migliori condizioni per volare sui monti potrebbero essere molto diverse da quelle ideali per la pianura.

Definite la distanza della meta.

Basando il vostro giudizio su quanto si può fare in condizioni adatte, definite una meta globale, sia in termini di una particolare destinazione che volete raggiungere, sia per un certo numero di chilometri che volete coprire. (Stabilire una meta globale non significa smettere di volare nei giorni non proprio ideali, naturalmente. Semplicemente vi dà un obiettivo da raggiungere).
In ogni caso non programmate una rotta specifica; le condizioni della giornata potrebbero indicare una strada diversa.

Preparate la squadra a terra

Quando fate voli di cross, è di grande aiuto e conforto avere qualcuno che vi segua in auto.

Vantaggi di una squadra a terra

La vostra squadra a terra vi aiuta tenedovi informati su ogni cambiamento di tempo incombente, avvisandovi di ogni area proibita o pericolosa in cui state andando, e naturalmente, recuperandovi quando atterrate.
La squadra fornisce anche incoraggiamento e supporto morale. In un volo molto lungo, ciò può diventare il contributo più importante della vostra equipe...

QUARTZITE, CALIFORNIA (1982 raduno di cross-country in sud California) - Poco dopo il mio decollo, il mio equipaggio è impegnato ad aiutare un altro pilota, e mi perde di vista. Siamo in contatto radio, così io proseguo (altrimenti non sarei andato). Volo per 123 miglia (197 km) - 50 delle quali senza alcuna strada in vista - ed è solo a 5 miglia (8 km) dall'atterraggio che la mia squadra riesce finalmente a vedermi. L'incoraggiamento fornito via radio durante tutto il volo, è stato estremamente importante, specialmente in quegli 80 km senza strade. (Troverete più avanti altri particolari su questo volo.)

Per quanto è possibile per una sola persona fare questo lavoro a giornata, è preferibile avere compagnia. Inoltre, con due o più membri nella squadra, uno può concentrarsi nella guida mentre l'altro può usare la radio, leggere le carte, e mantenere un contatto visivo col delta in volo. E, mantenere il contatto visivo può essere altrettanto importante del contatto radio...

QUARTZITE, CALIFORNIA (1982 raduno di cross in sud California). Ritorniamo a quelle iniziali 118 miglia. La mia squadra sta cercando freneticamente di avvistarmi. Per aiutarli ad individuarmi, descrivo ciò che vedo sotto di me. Quando dico di vedere aeroplani ed una manica a vento, finalmente essi dicono: "OK! Sappiamo esattamente dove sei, la strada è giusta. Continua pure". Quando dico di vedere un gruppo di jets e ben DUE maniche a vento, essi dapprima mi danno del visionario, ma poi si rendono conto che io non sono dove essi credevano. Mi trovavo semplicemente nello spazio proibito della "base dell'aeronautica militare 29 Palme"!

Equipaggiamento per la vostra squadra

Per fare bene il loro lavoro i membri della squadra hanno bisogno di un certo equipaggiamento, ed è compito vostro fornirglielo.

Un'auto affidabile. L'automobile è, naturalmente, la cosa più importante di cui il vostro equipaggio ha bisogno. Accertatevi che la macchina sia in buone condizioni ed abbia un minimo equipaggiamento di emergenza: cric, ruota di scorta, una lattina d'olio, cinghia per la dinamo, e così via.
La squadra potrebbe fare molta più strada di quanto vi aspettate, in gran parte su terreno accidentato. Ricordate, voi volate sulle montagne, loro non possono farlo. Ciò significa che ci sarà bisogno di PARECCHIO denaro per la benzina. Preparatevi a forature, surriscaldamento, ed altri inconvenienti che possono capitare all'auto; le spese di riparazione possono essere maggiori del previsto. Ah, dovreste anche mettere un pezzo di sapone nell'auto della vostra squadra, nel caso dovesse prodursi una fessura nel serbatoio della benzina...

QUARTZITE, CALIFORNIA (1982 Raduno di cross in sud California) - Oscar Higgins sta andando al decollo quando qualcuno gli dice che la sua auto sta perdendo del liquido. Disperato, per raggiungere il decollo, Oscar accelera duramente, ignorando il guasto della sua macchina e le asperità della strada. Quando arriva in cima, la misura della falla al serbatoio (e l'assoluto rifiuto del suo "autista" a guidare in quelle condizioni), lo convincono ad andare alla stazione di servizio alla base del monte. Il meccanico stranamente non vuole abbandonare il lavoro che sta facendo nonostante la disperata spiegazione di Oscar, ma suggerisce di fare una riparazione temporanea con un normale pezzo di sapone. Oscar segue le istruzioni, e chiude la fessura talmente bene che può continuare ad usare l'auto per due settimane prima di decidere che è ora di ripararla in un modo più convenzionale.

Radio CB o FM. Per comunicare con voi durante il volo, la vostra squadra deve avere una radio. Naturalmente, deve essere dello stesso tipo (CB o FM) della vostra. (Nel Capitolo 4 troverete altre informazioni sulle radio).

Carte d'altitudine. Il vostro equipaggio dovrebbe portare carte della zona che coprano da 100 a 200 miglia dal decollo in tutte le direzioni. Queste mappe DEVONO indicare le altitudini.

Cibo e acqua. È importante che la vostra squadra porti cibo ed acqua per voi quando atterrate, ma è ancora più importante che essi ne portino per loro stessi. Se i membri della vostra squadra avranno fame o sete, non potranno concentrarsi per darvi l'aiuto che vi serve.

Altimetro. Dovete sapere quanto siete alti (rispetto al suolo) in ogni momento del volo. Perciò la vostra squadra deve portare un altimetro per conoscere la propria altitudine. Per evitare confusione, regolate entrambi gli altimetri sul livello del mare.
Per esempio se il vostro altimetro indica 2000 metri e quello della vostra squadra 1000, mentre è sotto di voi, saprete di avere 1000 metri sul terreno. Con questa informazione potrete pianificare più accuratamente la planata finale o quella necessaria per raggiungere il prossimo innescatore (trigger spot).

Istruire la squadra

Per fornirvi l'aiuto che vi serve, la vostra squadra deve essere in grado di fare alcune cose. Idealmente, dovreste costituire una squadra permanente per sostenervi in tutti i vostri voli di distanza. Ma una squadra permanente, pur essendo desiderabile, non è essenziale: un membro ben allenato può coinvolgere altre persone facilmente, anche in un solo giorno.
Ovviamente, la vostra squadra deve conoscere perfettamente la vostra auto... ed i problemi che può avere. I membri dell'equipaggio devono essere competenti lettori di mappe. Debbono avere familiarità con la radio e le relative operazioni. Meglio ancora se conoscono "l'etichetta": che sarete voi di solito ad iniziare la conversazione, che loro inizieranno il contatto solo per riferire informazioni di cui avete bisogno e che non potreste apprendere diversamente, che vi daranno i messaggi nel modo più breve e più preciso possibile, e che non devono intasare l'aria con inutili chiacchiere.
Soprattutto, la vostra squadra deve essere sicura che ogni informazione fornita sia esatta. I membri della squadra devono sapere che per determinare la direzione e velocità del vento, devono trovarsi in una zona aperta, anche se i posti migliori per avere queste informazioni sono spesso caldi e polverosi e quindi quelli peggiori per restare in attesa.
Sottolineate l'importanza di riferire le informazioni in termini specifici, usando numeri: "Il vento viene da sud sud-est da 7 a 12 miglia all'ora"; piuttosto che: "Il vento è leggero poi aumenta un pò, e cambia anche un pò di direzione". (Questo tipo di informazione è utile quanto quelle delle radio o Tv che dicono: "Ci sarà vento").
Se sto seguendo una strada principale che non è orientata perfettamente nord/sud o est/ovest, generalmente uso la direzione che è più vicina ad essere parallela.
Per esempio, se una strada principale corre dal nordest a sudovest, ci si può accordare come se questa strada andasse da nord a sud. La squadra potrebbe dirmi: "Stiamo andando verso nord fino al prossimo incrocio" mentre in realtà essi stanno andando verso nordest. Similmente, se il vento viene da nordovest, perpendicolare alla strada, la squadra mi dirà che il vento viene da est.
Questo sistema elimina la necessità di una bussola e semplifica le comunicazioni, cosa che può diventare importante se siete stanchi o se siete così alti da rischiare l'ipossia. Ciò confonde anche gli altri piloti in gara, un effetto puramente accidentale, naturalmente.
Infine, la vostra squadra deve essere positiva, ed incoraggiarvi per tutto il volo. Comunque, non deve essere eccessivamente ottimista, ma realistica.

Rich Pfeiffer

(6 - Continua)