

Il volo libero secondo Rich Pfeiffer



Il giorno del volo

Gli addetti alle previsioni meteo hanno previsto condizioni ideali per il cross-country. Quando vi alzate al mattino, le previsioni appaiono esatte e la vostra preparazione sta per essere ripagata, i vostri sogni stanno per divenire realtà.

Potrebbe essere una giornata non completamente ideale, ma comunque adatta al cross-country, quindi bisogna fare il migliore uso di questa potenzialità.

In ogni caso, c'è un certo numero di cose che dovete fare per ottenere un volo di successo.

Quando il giorno arriva

Una volta deciso che il giorno è adatto al cross-country, dedicategli tutta la giornata. Cominciate presto in modo da essere pronti a lanciaarvi non appena inizia l'attività termica. (Ricordate che essa può iniziare anche alle otto del mattino.)

Analizzate le condizioni

Anzitutto analizzate dettagliatamente il tempo. Determinate la direzione e la forza del vento e cercate di prevedere come saranno più tardi nella giornata. Determinate anche, su informazioni precise, a quali altitudini si troveranno le migliori ascendenze, quando inizieranno le termiche, quanto forti e frequenti esse saranno, e quando probabilmente cesseranno. (L'inizio e la fine dell'attività termica, decideranno probabilmente il momento del lancio e quello in cui sarete costretti ad atterrare; in altre parole, quante ore starete in aria.)

Dalla prevista quota di base nube e dall'altezza delle termiche, stimate la taglia e la posizione (verticale) delle "vostre" strade termiche, quelle che normalmente si sviluppano negli stessi posti.

Molte "grandi giornate" diventano involabili (o meglio indecollabili n.d.r.) molto rapidamente. Dovete essere pronti con l'aquilone montato almeno un'ora prima dell'inizio dell'attività termica. Poi aspettate: non vi lancerete finché non sarete sicuri di veleggiare.

I piloti che decollano al traino, sono avvantaggiati. Non avendo bisogno di raggiungere la cima di un monte, possono lanciarsi anche molto presto. Se devono atterrare, possono considerare il primo volo come un "assaggio", poi rilanciarsi di nuovo.

Scegliete la vostra strada

Scegliete la strada in funzione delle condizioni. Se le termiche sembrano essere deboli e rare, ma c'è un buon vento che soffia contro una serie di lunghe creste, volare sulle creste vi porterà più lontano. D'altra parte, se prevedete venti deboli e parecchie grosse termiche, la via della pianura potrebbe essere la scelta migliore.

È importante sapere che la strada scelta è un TENTATIVO. Poiché le condizioni potrebbero non svilupparsi come previsto, dovete essere flessibili e cambiare rotta a seconda delle condizioni.

Scegliendo la strada, tenete presenti i seguenti fattori.

Direzione del vento. La direzione del vento è l'elemento più importante nella scelta del percorso: volerete col vento (in coda n.d.r.) finché sarà possibile.

Caratteristiche delle ascendenze. Un altro importante fattore è la probabile natura delle ascendenze: Dove saranno? Quanto forti? Fino a che quota? A che altitudine si troveranno le migliori? Con quale frequenza si innescheranno? Ci saranno convergenze da qualche parte? Ci sarà dinamica di pendio? Si formeranno onde? Sfruttate tutta la vostra sapienza meteorologica per rispondere a queste domande.

Le vostre previsioni vi permetteranno di stimare l'altitudine che potrete raggiungere; questa stima potrebbe essere il fattore decisivo nella scelta tra una strada e un'altra. Prenderete abbastanza quota per passare sopra a quel grande lago proprio in mezzo alla strada più breve, o dovrete prendere una via più lunga ma più ricca di ascendenze?

Considerate gli ostacoli. Siate sicuri di avere previsto ogni ostacolo che si possa trovare lungo il percorso. Evitate di essere costretti a cambiamenti radicali per non avere previsto gli ostacoli.

Evitate le zone proibite. Siate certi che il vostro percorso non passi attraverso spazi aerei controllati come quelli che circondano gli aeroporti. Come già detto questi spazi sono indicati nelle carte aeronautiche. Se la vostra strada vi porta sopra zone proibite (come ad esempio installazioni militari), siate SICURI di non dover essere costretti ad atterrare.

CHINA LAKE, CENTRO MISSILISTICO, CALIFORNIA (1982) - Sto tentando di volare da Quartzite ad Owens Valley, mentre comincia a formarsi il temporale. C'è solo un raggio di sole nei dintorni, e proprio sopra la base militare ultrasegreta "massima sicurezza" di China Lake. Devo abbandonare ed atterrare? O cercare di salire in quel raggio di sole e portarmi al di fuori dei confini del centro militare, sapendo che se sbaglio i conti ed atterro dentro al Centro sarò in un GROSSO GUAIO? Decido che dovrei farcela a salire abbastanza per oltrepassare quel confine. Sono solo le 4, e ci dovrebbe essere termica fino oltre le 7, ed ho già volato per oltre 80 miglia. La scelta è chiara: devo andare. Ma la mia scelta è sbagliata. Il temporale arriva più veloce del previsto, e sono costretto ad atterrare dentro i confini. Com'è finita? Riconosco la mia colpevolezza per l'infrazione, "loro" mi sequestrano il rullino fotografico, e non mi lasciano andare fino a dopo mezzanotte. La morale? Non volate sopra le aree proibite se non siete assolutamente sicuri di poterle superare.

A proposito di seguire le strade... Un percorso che segua una strada è conveniente. La vostra squadra (a terra) può tenervi d'occhio per tutto il tempo e può essere all'appuntamento quando atterrate, per aiutarvi a smontare l'aquilone, caricarlo sull'auto, nonché fornirvi bevande fresche. Se la squadra vi perderà di vista, per voi sarà più facile raggiungere un telefono se siete atterrati vicino ad una strada. (Inoltre eventuali soccorsi vi troveranno più facilmente in caso di necessità.)

Ricordate tuttavia che chi costruisce le strade, raramente tiene in considerazione il miglior percorso per un volo di cross. Programmate il vostro percorso in base alla direzione del vento, ai generatori d'ascendenza, ed agli altri elementi già visti, NON in funzione delle strade. Nella preparazione, ignorate le strade; se capita che il vostro percorso sia vicino ad una strada, benissimo, considerate questa una grande fortuna.

Considerate gli atterraggi di emergenza. Non è buona politica programmare un "buco", ma non è neanche saggio ignorare l'eventualità di qualcosa che va storto e che vi costringa ad atterrare prima del previsto. Prendete nota dei potenziali atterraggi sul vostro percorso; in tutto il volo dovete averne uno a disposizione con un rapporto di planata 2/1.

Scegliere il posto per il lancio. Infine scegliete un posto di decollo che possa darvi un ottimo inizio sul vostro percorso. Se questo si trova su un terreno privato e non avete ancora ottenuto il permesso del proprietario, chiedetelo prima di recarvi sulla proprietà.

Scegliete una meta precisa

Basandovi sulle condizioni e sulle caratteristiche del percorso progettato, ponetevi una meta specifica per la giornata. È importante avere una meta precisa, non pensate semplicemente "più lontano che posso". Se avete in mente una specifica destinazione o un esatto numero di chilometri, sarà più facile mantenere la vostra determinazione e motivazione. Se non avete una meta specifica, facilmente penserete: "Ho fatto tutta la strada possibile"... e rinunciate. Ricordate che questa è la VOSTRA meta; quindi non lasciatevi influenzare da nessuno...

CERRO GORDO, CALIFORNIA (1978) - Ho iniziato a volare da appena sei mesi. Quando chiedo a George Wor-

thington come volare cento miglia, George risponde: "Non puoi farlo, non hai abbastanza esperienza". Questo è proprio l'incentivo di cui ho bisogno. C'è un forte vento frontale al decollo, ed i piloti dicono: "Non andremo tanto lontano oggi" e infatti tutti volano per 25 o 30 miglia. Senza orologio non posso misurare i miei progressi, ma so che devo volare veloce per contrastare il vento frontale... infine faccio 75 miglia. Quando reincontro gli altri piloti, mi dicono: "Non potevi andare così lontano!"

"Perché no?"

"Perché c'era il vento frontale!"

"Ah sì, ma io non sapevo di non potere!"

Preparate la squadra a terra

Al mattino svegliate la squadra il più presto possibile, in modo che siano pronti prima di voi. Assicuratevi che l'auto usata sia in buono stato ed equipaggiata con l'attrezzatura già descritta. Quando incontrate la squadra, descrivete il vostro percorso e decidete la migliore strada che dovrà fare per seguirvi.

Date un numero di telefono d'emergenza, da chiamare in caso si perdesse il contatto. Dovrebbe essere il numero di qualcuno disponibile per tutta la giornata, tale persona riferirà i messaggi tra voi e il vostro equipaggio. Date alla squadra un secondo numero da usare di riserva, se qualcosa non dovesse funzionare col primo...

MT. WILSON, CALIFORNIA (1982) - Patty d'Acquistò è incaricata dei recuperi (è lei sola a formare l'equipaggio) di un gruppo di piloti che partono in cross-country. Sono d'accordo che in caso di perdita del contatto radio, Patty telefonerà a casa di Doug Pitzer: qui ogni pilota avrà lasciato un messaggio alla segreteria telefonica, con indicazioni sul posto dove dovrà essere recuperato. Sicuri del fatto loro, perdono il contatto. Quando Patty telefona... naturalmente il nastro del registratore si è incantato. Patty non ha altra scelta che andare a casa di Doug, entrare in qualche modo, e riavvolgere il nastro per sapere dove sono finiti gli amici piloti.

Calcolate la velocità necessaria

Data la distanza che volete coprire e il numero di ore di luce disponibili, determinate la velocità media che dovette tenere. La distanza coperta è uguale alla velocità media oraria, moltiplicata per il numero delle ore:

$$\text{distanza} = \text{velocità} \times \text{ore}$$

Per calcolare la velocità media necessaria, dividete il numero delle miglia (o km) per il numero di ore:

$$\text{velocità} = \text{ore} \sqrt{\text{distanza}}$$

Per esempio, se pensate di volare 200 km in 8 ore, dovette tenere una velocità media di 25 kmh (200:8 = 25).

Preparate il vostro equipaggiamento personale

Assicuratevi che il vostro imbrago sia regolato in modo da tenervi la testa leggermente in basso. Come vedremo nel capitolo 4, volare con la testa un po' alta è più confortevole, ma l'aumento della resistenza comporta una notevole diminuzione delle prestazioni.

Portate un orologio ed una serie di batterie di riserva, e non dimenticate i numeri di telefono d'emergenza. Può essere il caso di portare dell'acqua, specialmente se vo-

late sul deserto e c'è anche una sola remota possibilità che dobbiate percorrere un pò di strada a piedi. Infine se c'è possibilità di raggiungere grandi altezze, dovrete portarvi una bombola di ossigeno (ne ripareremo più avanti nel capitolo 4).

Preparate voi stessi

Infine state pronti. Mangiate del buon cibo prima di partire. Avrete bisogno di forza, non dovete permettere che la fame vi spinga ad atterrare. Vestitevi secondo le condizioni della giornata, ed in modo abbastanza confortevole (caldo), per le più alte quote che pensate di raggiungere.

Durante il volo

Una volta in aria, tenete in mente le seguenti linee di condotta.

Volate nel modo più efficiente possibile - Esempio

Un volo di cross è sostanzialmente una corsa contro il sole, e dovete volare nel modo più efficiente possibile, per ottenere le più grandi distanze considerato il tempo che avete a disposizione.

Per capire l'importanza di volare alla giusta velocità, considerate il seguente esempio.*

Siete saliti a 16.000 piedi in una termica da 200 piedi al minuto (che corrisponde a 1 metro al secondo n.d.r). Avete già incontrato un certo numero di correnti di questo tipo, e potete vedere che ce ne sono altre due davanti a voi. Un pò più avanti della seconda termica da 200-fpm, comunque, c'è un grosso cumulonembo che secondo voi tira a 800-fpm (4 metri al secondo). Non c'è vento, e l'aria tra le termiche è ferma. Cosa farete?

Quattro possibilità. Ci sono quattro possibilità che descriviamo qui di seguito (vedi anche figura):

1) Il pilota A segue una tecnica tradizionalmente "corretta", planando alla velocità di massima efficienza, 23mph (37 kmh), da base nube verso la prima termica da 200 fpm (+ 1 m/s), spiralando fino in cima, poi planando verso la seconda termica, spiralando ancora fino in cima, poi dirigendo in planata verso il cumulonembo. In altre parole, il pilota A segue la classica tecnica dei libri di testo, e la esegue perfettamente.

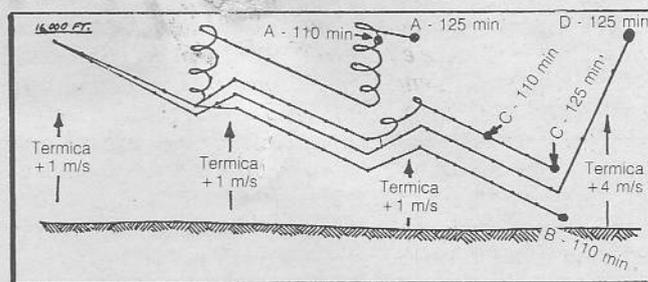
2) Il pilota B decide di rinunciare ad entrambe le termiche da 200 fpm (1 m/s) e punta direttamente verso il cumulonembo, volando alla velocità di massima efficienza, 23 mph (37 kmh).

3) Il pilota C pensa come il pilota B, ma è un pò più "conservativo". Anche il pilota C decide di puntare dritto verso il cumulonembo a 23 mph, ma fa una spirale in ogni termica.

4) Come i piloti B e C, il pilota D, decide di puntare direttamente il cumulonembo, ma adotta il cosiddetto "volo a delfino". Cioè, tra le termiche, il pilota D vola a 30 mph (48 kmh), 7 mph più veloce di quanto abbiano fatto gli altri piloti. (Nel capitolo 5 "Calcoli sulle velocità di volo", il volo a delfino è esaminato più particolarmente). Nelle termiche, il pilota D, rallenta fino a 17 mph (27 kmh) per sfruttare l'ascendenza, ma non fa alcuna spirale.

*L'esempio è stato tratto da "Cross Country Soaring", di Helmut Reichmann, scritto per i piloti di aliante.

I risultati. Il diagramma qui sotto, illustra le diverse tecniche... e la situazione dopo 125 minuti. I puntini rappresentano la posizione del pilota, ad intervalli di 5 minuti.



In sintesi i risultati sono questi:

- 1) Il pilota A si trova a circa 10 miglia dal cumulonembo, ad una altitudine di 14.250 piedi. Questo è il tipo di pilota che fa sempre voli da 30 a 50 miglia, indipendentemente da quanto siano buone o meno le condizioni.
- 2) Il pilota B raggiunge il cumulonembo in 110 minuti, ma arriva così basso che è costretto ad atterrare. La velocità media in questo volo, non ha importanza. Questo pilota ha avuto la buona idea ma ha sbagliato i conti sulla planata, e non ha lasciato spazio per l'imprevisto.
- 3) Il pilota C arriva sotto il cumulonembo in 125 minuti, ad una altitudine di circa 2.250 piedi. Anche questo pilota ha avuto l'idea giusta, ma è stato troppo "conservativo". Questa può essere una giusta strategia di gara per proteggere la prima posizione in classifica, ma non farete mai record di distanza in questo modo.
- 4) Alla fine dei 125 minuti, il pilota D ha raggiunto la base nube sotto il cumulonembo, ottenendo il volo più efficiente tra i quattro. Questo pilota è stato intelligentemente aggressivo, ed ha lasciato un margine di riserva in caso di forte discendenza nella zona del cumulonembo.

Scegliere la giusta velocità di volo, inoltre, è estremamente importante per la riuscita del volo. (Vedi ancora Capitolo 5, più avanti).

Questi risultati sono realistici se si accettano gli improbabili aspetti della situazione ipotizzata (mancanza di vento e di discendenza tra le termiche). Normalmente tra le termiche c'è una certa discendenza, ma poichè si cerca di volare sempre con vento in coda, i risultati reali sono molto simili a quelli illustrati nel nostro esempio.

Volate alla quota delle migliori ascendenze.

Appena possibile, determinate le quote delle migliori ascendenze (se sono previste); se non sono previste, cercate dove si trovano tali quote. In entrambi i casi, mantenetevi a quelle quote salvo periodici "assaggi" a quote diverse, per vedere se si sale di più. (Ricordate che le condizioni cambiano). State sempre attenti ad evitare di "cadere" sotto gli strati di inversione.

Mantenete la rotta

A meno che il vento soffi precisamente verso la vostra destinazione, dovrete volare "a granchio" per mantenere la giusta rotta. Se puntate direttamente sulla meta, sarete portati fuori strada:



Per compensare questo tipo di vento, aggiustate la vostra prua verso la direzione di provenienza del vento:



Più il vento è al traverso, più voi dovete correggere. (Vedi ancora Capitolo 5).

Valutate costantemente il percorso scelto

Durante il volo, verificate la strada che avete scelto. Siete certi di avere preso la strada migliore, o ce n'è un'altra che possa avvicinarvi di più alla vostra meta?

Tenete d'occhio i segnali di ascendenza... Mentre salite in termica, controllate le potenziali fonti d'ascendenza sul vostro percorso. Prima di raggiungere il plafond, dovete già avere scelto la direzione da prendere. Non aspettate fino all'ultimo per guardarvi poi intorno e decidere dove andare.

Tenete un occhio sul vario. L'altro occhio esaminerà indicatori di ascendenza, come uccelli, alianti, o altri aquiloni che spirano. Studiate particolarmente le nuvole. Esse possono dirvi precisamente cosa sta succedendo. E le nuvole non mentono mai...

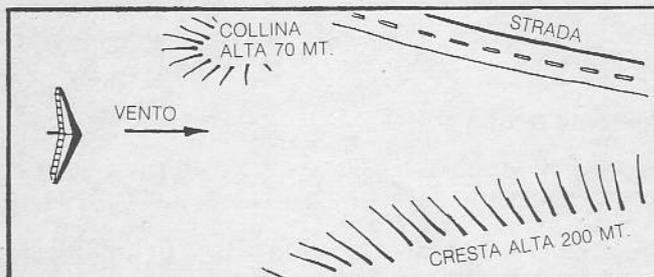
QUARTZITE, CALIFORNIA (1982 Southern California XC Meet) - Parecchi voli di 100 miglia sono stati fatti in questo posto, tutti verso nord-est. Io invece scelgo di andare a sud, direttamente controvento, perchè le nuvole mi dicono che c'è una buona convergenza in quella direzione. Faccio 123 miglia, il volo più lungo della giornata.

Guardate il terreno solo per cercare innescatori termici (trigger spots). Se ne vedete qualcuno lungo il vostro percorso, tenetevi pronti a sfruttarlo. (Il Capitolo 5 studia le migliori velocità in aria ascendente, quando cercate di volare più lontano possibile.)

Ma cosa fare se vedete un innescatore che NON è sulla vostra strada? Cambiare direzione per sfruttare la probabile ascendenza? Per rispondere alla domanda, dovete giudicare quale percorso vi darà il miglior guadagno netto di distanza, se la prevista ascendenza compensa la distanza in più.

Il problema sta nel valutare i rischi e puntare sulle giuste scelte.

Per esempio, immaginate di volare dritti sottovento e che il terreno davanti a voi sia come nella figura qui sotto. Alla vostra sinistra c'è una strada che forma un certo angolo con la vostra rotta, ed una piccola collina alta circa 70 metri. Un po' più avanti ed un po' più lontano, sulla destra c'è una cresta più alta della collina e lunga circa mezzo chilometro. La cresta è quasi parallela alla vostra rotta (e quindi anche al vento), e ciò significa che non troverete un gran che di dinamica. Probabilmente TROVERETE qualche termica tuttavia; ricordate che le creste sono ottimi innescatori termici.



Finchè ci sono altri innescatori in vista, potete ignorare la strada se non come potenziale luogo di atterraggio. Se non avete raggiunto grandi altezze, dovete sfruttare ogni sorta di ascendenza che incontrate, anche se dovete deviare dalla rotta: probabilmente ricaverete vantaggio facendo entrambe le deviazioni.

Se AVETE raggiunto grandi altezze, potete contare di trovare sufficiente ascendenza sulla cresta, e quindi schivare la collina.

In situazioni intermedie tra queste due estreme, il vostro giudizio e la vostra abilità nel prevedere potenziali ascendenze, diventa estremamente importante.

Abbiate sempre a disposizione un generatore termico di riserva in caso che il "perfetto" innescatore non sia attivo quando lo raggiungete. Se arrivate tra due cicli, vi conviene tornare all'ascendenza precedente piuttosto che aspettare il prossimo ciclo che potrebbe non arrivare mai.

... Ma non lasciatevi portare fuori strada da falsi segnali. Prima di cambiare rotta per sfruttare quella che sembra una superba ascendenza, siate SICURI di avere visto giusto...

MT. LAGUNA, CALIFORNIA (1984) - È uno di quei giorni che sognano i piloti di cross: grosse e potenti termiche dappertutto. Insieme a Paul Robinson sto salendo molto bene, quando Paul adocchia un gruppo di alianti un po' più avanti. Naturalmente là ci deve essere una pompa ancora migliore, e Paul suggerisce di raggiungerli. Io però esito molto ad abbandonare quel superbo +5 in cui sto girando. Mentre cerco di decidere, capisco come mai tanti alianti stanno girando da quelle parti: c'è un aeroporto di alianti proprio lì sotto! Stanno girando perchè appena sganciati o in fase di atterraggio, NON a causa di una superlativa ascendenza.

Fate attenzione alle condizioni. È essenziale osservare attentamente l'evoluzione del tempo. Specialmente se le condizioni diventano forti...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1977) - Jerry Katz sta volando nelle White Mountains, si trova molto basso, quando si forma un temporale. L'ascendenza frontale lo salva da un prematuro atterraggio, ma Jerry è succhiato dentro il temporale e deve combattere un bel po' per trovare il modo di uscire, giurando: "Prometto di atterrare se esco vivo da qui".

Quando esce tuttavia, non può resistere alla tentazione di quella ascendenza, ed inizia a spiralarne di nuovo. Viene risucchiato ancora una volta nel temporale e lotta strenuamente per uscirne, rinnovando tutte le sue promesse. Questa storia si ripete parecchie volte finché la fatica costringe Jerry a realizzare la sua promessa di atterraggio. È il primo volo di 100 miglia con aquilone, un record che resiste per ben 3 anni.

Mantenete il contatto col vostro equipaggio

State in contatto con la vostra squadra a terra per tutto il volo. Avete bisogno delle informazioni che possono darvi, e se la vostra determinazione si affievolisce, possono darvi l'incoraggiamento che vi serve per andare avanti. Ricordate che "mantenere il contatto" non significa fare conversazione...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1983) - Sto aiutando l'equipaggio di Dick Farnsworth. Dopo sei ore e mezzo, la sua radio inizia a scaricarsi: Dick può sentirci, ma noi non possiamo sentire lui. Decidiamo di porre tutte le domande in modo che Dick debba rispondere semplicemente sì o no dando un colpo di microfono una volta per rispondere "sì" e tre volte per rispondere "no". Con questo sistema possiamo comunicare con lui per un'altra ora. Ed anche dopo avere perduto il contatto completamente, Dick pensa che possiamo ancora sentirlo, e ciò lo incoraggia dandogli la sensazione di essere seguito da vicino.

Controllate come procede il volo

Se la velocità media (di volo) che avete calcolato non è sufficiente per fare la distanza prevista, ci sono due possibilità. O state volando in modo non corretto (troppo "conservativo" inefficiente, non alle quote di migliori ascendenze), o avete sbagliato nel giudicare le condizioni. Se non trovate ciò che vi aspettavate, avete due scelte: cambiare la meta o iniziare a volare più velocemente. Molti piloti scelgono la prima possibilità... e non raggiungono mai le mete originali.

Personalmente, preferisco atterrare dopo 70 miglia tentando di volarne 250, piuttosto che arrivare a sera dopo 190 miglia senza più la possibilità di una termica.

Verso la fine del volo

Verso la fine del volo, dovete comportarvi in un certo modo, e l'aiuto del vostro equipaggio diventa molto importante.

Andate in cima ad ogni termica

All'avvicinarsi della cessazione dell'attività termica, "fate la cima" in ogni termica che incontrate, anche in quelle marginali. Quando le termiche cessano, vi resta la planata finale che dipende da quanto siete alti. In tutta probabilità, sarete stanchi in quel momento, ma dovete resistere alla tentazione di rinunciare alle termiche deboli col pretesto di cercarne altre migliori...

QUARTZITE MOUNTAIN, CALIFORNIA (1982) - Decido di abbandonare una termica a 4300 metri, sebbene stia ancora salendo ad oltre +1. Sono le sei e un quarto e la cessazione dell'attività termica è prevista intorno alle sette, sono convinto che è meglio cercare qualcosa di più robusto. Invece non trovo niente e sono costretto ad atterrare.

Mantenete la determinazione

Quando siete stanchi verso la fine del volo, l'incoraggiamento dell'equipaggio diventa particolarmente importante. Infatti i vostri amici possono ricordarvi che più "lavorate" ogni termica, più avete possibilità di planare fino alla prossima. Vi diranno anche che avrete tutto l'inverno per pensare a quella termica che non avete sfruttato completamente.

Se atterrate su una proprietà privata

Ogni volta che vi è possibile, atterrate in un atterraggio ufficiale o su una proprietà che avete avuto il permesso di usare. Se siete costretti ad atterrare su una proprietà privata senza aver avuto autorizzazione, smontate rapidamente l'aquilone ed uscite (con anche il delta) dalla proprietà al più presto possibile. Siate cortesi coi proprietari e siate d'accordo su tutto ciò che dicono: "Sì, si è fermato il vento", "Sì, ero molto stanco".

Sommario

Preparazione

* Valutate la conformazione del terreno della vostra zona dal punto di vista del potenziale cross-country: nelle pianure cercate generatori termici, innescatori, ed aree di consistenti formazioni nuvolose; in montagna cercate le ascendenze di pendio. Studiate i percorsi, ed i punti in cui potete arrivare partendo da una determinata sorgente termica. Cercate decolli ed atterraggi.

* Prendete informazioni sulla vostra area leggendo le carte (specialmente quelle aeronautiche), andando in macchina nella zona, volandoci sopra, e parlando coi piloti locali.

* Determinate quali sono le perfette condizioni meteo (per il cross) nella vostra zona. Raccogliete i dati meteo dei giorni in cui sono stati fatti grandi voli, dei giorni precedenti, e dei giorni in cui le condizioni degenerano. Prendete le informazioni dai servizi meteorologici sui giornali, alla radio e alla televisione, dai servizi locali ed aeroportuali, e parlando coi piloti che hanno fatto voli di successo.

* Definite la vostra meta globale sulle passate esperienze in quella zona, e, più importante, su quanto ritenete sia possibile fare in condizioni ideali, inoltre stabilite una meta ad una precisa distanza.

* Assemblate un equipaggio (squadra a terra) che possa darvi informazioni durante il volo, darvi incoraggiamento, e recuperarvi quando atterrate. Fornitelo del necessario equipaggiamento: un'auto affidabile, una radio, cibo ed acqua, ed un altimetro. Istruitelo relativamente all'auto, alla radio e alle cose più importanti da comunicarvi durante il volo.

Il giorno del volo

* Se un giorno promette bene per il cross, esaminate in dettaglio il tempo previsto: direzione e forza del vento, quota delle migliori ascendenze, innescatori termici e cessazione dell'attività, forza delle termiche e frequenza d'innescamento, quota di base nube, ed altezza delle termiche. Siate pronti con l'aquilone aperto in decollo un'ora prima del previsto inizio dell'attività termica.

* Scegliete la rotta in base alla direzione del vento, alle probabili caratteristiche delle ascendenze, agli ostacoli, agli spazi proibiti da evitare, NON su dove si trovano le strade. Considerate zone per atterraggi d'emergenza. Trovate (prima) il posto per lanciarsi.

* Decidete una meta precisa per la giornata: un certo numero di miglia o un posto preciso.

* Svegliate e preparate il vostro equipaggio, discutete con esso sul percorso che tenterete e sulla strada migliore che deve fare per seguirvi, siate sicuri che sia preparato a viaggiare davanti a voi.

* Calcolate la velocità media che dovete tenere per raggiungere la meta, dividendo il numero di miglia previste, per il numero di ore tra l'inizio e la fine dell'attività termica.

* Preparate il vostro equipaggiamento, mangiate bene, vestitevi in modo caldo per le altezze che pensate di raggiungere.

* Volate nel modo più efficiente e state alla quota delle migliori ascendenze. Volate "a granchio" se necessario per mantenere la rotta verso la meta.

* Controllate continuamente la rotta per vedere se è la più efficiente, e siate pronti a cambiarla se pensate che ce ne sia una migliore. Cercate i "segnali di ascendenze" ma siate SICURI della vostra interpretazione prima di cambiare percorso. Tenete sempre d'occhio le condizioni.

* Mantenetevi in contatto con la squadra a terra per tutto il volo e periodicamente verificate i vostri progressi. Se non ottenete le distanze previste, dovete o volare più veloci, o cambiare meta. E meglio la prima soluzione.

* Verso la fine del volo guadagnate la cima in ogni termica. Mantenete la vostra determinazione per raggiungere la meta. Se atterrate su una proprietà privata, uscite (con l'aquilone) al più presto possibile, e siate d'accordo su tutto ciò che dicono i proprietari.

UN PENSIERO FINALE SUI VOLI DI CROSS

L'errore più comune che i piloti fanno in un volo di cross è questo:

Vi trovate in una debole ascendenza e concludete che le condizioni stanno diventando marginali. Cominciate a temere di dover atterrare. Così, "lavorate" la debole ascendenza soltanto per stare in aria presumendo che quella debole ascendenza è tutto ciò che si può trovare. Sapendo che con le ascendenze deboli si fa meno strada, pensate di non potere raggiungere la meta... e rinunciate.

Effettivamente, dovrete abbandonare se vi trovate in un'ascendenza debole. Ma DOVETE credere che ci siano migliori termiche più avanti. Per raggiungere la meta, DOVETE credere di poterlo fare.

Se rinunciate alla meta, non la raggiungerete mai.

(7 Continua)

Rich Pfeiffer