

# **VOLARE VELOCI E DIVERTIRSI:**

Contrariamente a quanto generalmente si crede, volare veloci non è una prerogativa riservata ai soli piloti in gara ed ai divoratori di chilometri. Volare veloci è l'arte, e lo straordinario piacere, di volare senza perdere tempo, pensando e decidendo in anticipo come sfruttare al meglio le condizioni aerologiche della giornata.

Questo può diventare il prossimo obiettivo per tutti quei piloti che avendo già ben appreso le tecniche di guadagno di quota, abitualmente escono dal solito luogo di volo e sono desiderosi di migliorarsi o desiderano trovare nuove motivazioni per i loro voli. Anche i percorsi già noti acquistano un sapore nuovo quando si decide di effettuarli da soli, senza qualcuno che mostri la via. È l'occasione per sbarazzarsi di certe cattive abitudini, di rimettersi in questione e di imparare un sacco di nuove cose.

## **LA "POMPA" MIGLIORE**

Obiettivo primario, ma non sempre evidente, subito dopo il decollo: trovare la miglior ascendenza del settore per effettuare, al più presto, il guadagno di quota necessario per il primo traversone. Un errore classico consiste nello stazionare tranquillamente nella dinamica del pendio. Quasi sempre le migliori termiche si trovano fuori dai pendii mentre solo le termiche più deboli si lasciano catturare dalle brezze che originano le dinamiche. Si può già guadagnare molto tempo osservando e riflettendo, prima di decollare, invece che lanciarsi in volo di corsa e poi improvvisare. È bene sforzarsi d'immaginare come cammina il vento, come la brezza di valle, la brezza del pendio ed il vento meteo si mescolano fra di loro. Bisogna imparare ad osservare, e capire, la forma ed il ritmo evolutivo dei cumuli, i cicli termici in decollo, i fumi nella valle. In breve: tutto ciò che si può osservare per farsi un'idea, la più precisa possibile, sull'aerologia del giorno e poterla poi sfruttare al meglio.

Il volo in dinamica deve essere considerato come un aiuto transitorio che permette di rifare quota, talvolta partendo anche da molto in basso, quanto basta per andare ad agganciare la prossima termica. A meno che non si possa volare in dinamica sfruttando, per lunghi tratti, dei costoni rettilinei. Per fare dei cross in montagna, senza perdere tempo, la regola generale consiglia di volare di termica in termica, aiutandosi eventualmente con le dinamiche, ma non sistematicamente. In certi casi il passaggio dalla dinamica alla termica è facile perché quest'ultima si presenta con un aumento netto e localizzato dell'ascendenza: non resta che girarla ed impegnarsi per ottimizzare la salita.

## **NÉ TROPPO BASSI**

Quando si procede lungo un rilievo ci si chiede se è meglio tenersi bassi e sfruttare la dinamica oppure tenersi alti e passare di termica in termica; un aiuto, per fare la

giusta scelta, è dato, fra l'altro, dal che cosa si vuole fare al momento di staccarsi dal rilievo: servirà una piccola quota, o una media oppure sarà necessario aver fatto il "pieno", per poter continuare il volo? Allora l'obiettivo sarà quello di percorrere questa catena, alla quota desiderata, nel minor tempo possibile. Di solito la scelta di volare troppo bassi non paga: infatti la dinamica sarà debole, mal organizzata e non sufficientemente "verticalizzata" per essere sfruttata dal vostro parapendio. Inoltre le creste secondarie e le alture che si ergono davanti al rilievo principale, vi potrebbero obbligare a fare degli aggiramenti penalizzanti. D'altra parte una cresta principale può essere mal alimentata dalla dinamica: allora si risparmierà tempo seguendo le alture davanti al rilievo principale, che possono essere meglio alimentate in dinamica ed eventualmente anche sormontate da cumuli, mentre la catena principale non lo è. Attenzione però, in entrambi i casi, ad evitare di finire troppo bassi, un errore che di solito si commette per troppa precipitazione: ad un certo punto è necessario rallentare e rifare quota, anche se la termica è debole o media. Spesso il prezzo da pagare, per tutta quella fretta insensata, è un'interminabile lotta per risalire o si "buca"!

A volare troppo bassi, si corre anche il rischio di trovarsi nel vento di valle: la brezza non sale più lungo il pendio ma si piega, sino a muoversi in orizzontale, spesso subendo anche una notevole accelerazione, dovuta all'effetto Venturi. Evidentemente la peggior situazione in cui ci si può trovare è quella con il vento in faccia e non riuscire ad avanzare. Non va comunque dimenticato che il vento di valle è quello stesso che origina le dinamiche, sui pendii ben esposti, e fa staccare le belle termiche di fondo valle, diventando così, in determinati casi, un prezioso alleato nell'attraversare una valle con il vento a favore, o nello sfruttare l'effetto suolo.

## **NÉ TROPPO ALTI**

Volare troppo alti può ugualmente essere costoso in termini di tempo. Un errore classico è quello di girare sistematicamente tutte le termiche che si incontrano, invece di fare una selezione. Quando si supera la cresta di un rilievo, ci si può trovare con il vento che soffia più forte e ciò obbliga allora ad avanzare "a gambero", per compensare lo scarroccio, e naturalmente si perde tempo. D'altra parte, in certi giorni di buona instabilità, si verifica il contrario: le dinamiche tendono a continuare la loro corsa verso l'alto, anche oltre le creste, che diventano così delle vere autostrade da seguire dritti filati, praticamente senza mai girare.

Ed altre perdite di tempo, possono essere evitate: ad esempio tenendo conto del vento meteo, dipendente dai campi di pressione. Osservando come esso fa deviare le termiche (forza e direzione, in relazione alla quota) potrete scegliere fra un percorso piuttosto elevato, per meglio approfittare del vento a favore, oppure, al contrario, di rimanere

volutamente vicini alle creste per non essere contrari. Nell'ipotesi di vento frontale, cercare di salire in una termica debole, può rivelarsi penalizzante, in termini di tempo, se non addirittura del tutto inutile. Una pompa debole viene scarrocciata molto e conseguentemente voi, dovendo poi avanzare contro vento, perderete tutto il guadagno di quota accumulato. Quando volate contro vento, se ad un certo punto dovete fare un vero "pieno", lasciate perdere le termicucce e datevi da fare per trovare una bella termica, capace di salire senza deviare troppo!

Altro errore: seguendo una strada di cumuli, sopra un costone, si è tentati di restare incollati a base cumulo, il che spesso obbliga a fare le orecchie, per non venire aspirati in nube. Si viaggia più veloci, e più sicuri, tenendosi un po' più bassi: il miglior risultato si ottiene rallentando leggermente nelle migliori zone di ascendenza, per continuare a salire senza girare, ed accelerare nelle zone sfavorevoli. Nel caso di nubi concatenate, e ben individuate, si può volare molto veloci, praticamente senza fare curve. Ma attenzione, bisogna comunque rimanere abbastanza vicini alla base cumulo per trovarsi nella zona interessata all'allargarsi e rinforzarsi della corrente ascensionale, dovuta al fenomeno della condensazione. In poche parole: né troppo vicino, né troppo lontano dalla base dei cumuli! Il risultato sarà ancora migliorato da una attenta osservazione dell'andamento e della forma del rilievo e dei cumuli. Non stancatevi mai di esercitarvi ad immaginare i percorsi delle migliori ascendenze, dalla zona dove nascono (il che include l'osservare la configurazione e l'orientamento delle prime pendici della montagna, nonché il suo grado di alimentazione) sino al raggiungimento del loro punto più alto, talvolta rivelato dai cumuli. Tutto questo vi aiuterà ad individuare i tragitti delle migliori termiche ed a trovarle senza esitazioni, risparmiandovi un sacco di incroci inutili.

Nel caso di confluenza indipendente dal rilievo, non si può più contare sull'aiuto della dinamica e la rappresentazione mentale del fenomeno diventa più difficile. Esempio: la classica confluenza di Praz-sur-Arly (Megeve): è originata dalla confluenza di due brezze di valle, di diversa intensità, e che inoltre sono anche soggette all'azione del vento meteo. Di solito ci sono anche dei cumuli, ma solo pochi di essi sono utilizzabili. In questo caso, si deve per forza filare, a tutta velocità, sotto il cumulo giusto. altrimenti, in un attimo, ci si ritrova in basso, negli strati non organizzati. È proprio in casi del genere che è indispensabile saper rallentare, al momento opportuno, per ben analizzare la situazione e prendere la decisione giusta! Soprattutto se avete appena fatto una ventina di chilometri facili e veloci! Ribadisco: volare veloci, è l'arte di saper rallentare al momento giusto.

*(Continua sul prossimo numero con i "12 CONSIGLI E TRUCCHI")*

*Traduzione di Carlo Anzil da: "Parapente Mag", testo di Pierre Bouilloux.*