

Volare in parapendio

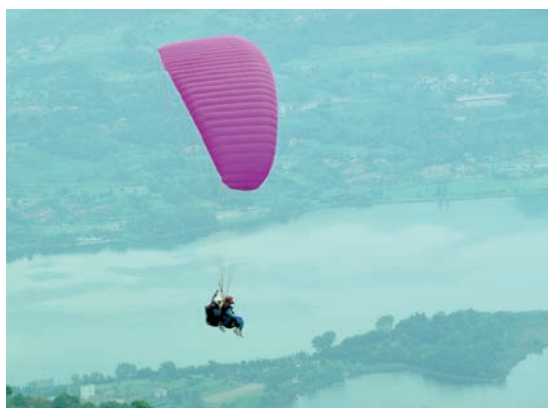
CAPITOLO

5

Volare in paramotore comporterà per voi prima apprendere a volare con un parapendio. Per questo motivo dedichiamo questo capitolo alle tecniche che vi permetteranno di raggiungere padronanza e sicurezza nella gestione di un'ala da volo libero. Inutile dire (ma lo ripetiamo ugualmente affinché sia ben chiaro) che **in questo sport non è ammesso il fai da te!** Fate in modo di compiere il vostro percorso didattico accompagnati da un valido istruttore certificato; volare è una cosa meravigliosa ma, se affrontato nel modo sbagliato, può anche trasformarsi in tragedia. Questo libro sarà un vostro compagno di riferimento (che potrete anche portare con voi sui campi di volo) che vi espone quanto l'istruttore vi farà imparare nella pratica.

Il tutto è, osiamo dire, apparentemente semplice: dovrete “solo” appendervi sotto una vela che rimarrà gonfia grazie all'aria che entra nei suoi cassoni. In realtà ciò che dovrete imparare è l'amministrare in modo corretto quella massa di tessuto e cordini che costituiscono il vostro mezzo volante. Come prima cosa, lo avete già appreso negli scorsi capitoli, senza un flusso d'aria che incontra frontalmente l'ala questa non potrà rimanere gonfia. Se siete in presenza di una lieve brezza questo sicuramente vi aiuterà nel *gonfiaggio* e nel *decollo*. Se non avete questa fortuna, vi toccherà aggiungere qualche passo in più alla vostra corsa di lancio.

Qualche volo in biposto con il vostro istruttore è utile per imparare ad usare i comandi con attenzione e sicurezza.



Un volo indimenticabile

E' proprio vero quello che si dice: il primo volo non si scorda mai!

Anche quando in futuro ripenserete alla banalità e alla semplicità dei vostri primi stacchi da terra, non potrete dimenticare quella sensazione indescrivibile che avete provato al vostro primo volo *alto*. Inutile cercare di raccontarlo a qualcun altro; si può solo provare di persona per capire.

Se avrete seguito un percorso didattico graduale, commisurato ai vostri tempi di apprendimento e con l'aiuto di un bravo istruttore, il primo volo per voi sarà un obiettivo raggiunto che vi darà tanta soddisfazione, orgoglio e fiducia in voi stessi.

Ma sarà solo l'inizio: il vostro scopo è diventare pilota di paramotore, pertanto dovrete continuare ad impegnarvi affinché abbiate una buona padronanza dell'ala in ogni fase di volo, in particolare in decollo e in atterraggio. I piccoli errori, che si possono commettere volando in parapendio, vengono in qualche modo amplificati una volta che avete un motore acceso di venti o trenta chili sulle vostre spalle.



La impagabile sensazione di essere in volo, col vuoto sotto i vostri piedi, diventerà parte di voi, per sempre.

dove effettuerete un'altra inversione di 180 gradi, nel senso opposto. E così via.

Questo è quanto dovrebbe avvenire idealmente; nella realtà troverete magari un vento non perfettamente perpendicolare al pendio e lo stesso terreno non sarà sempre diritto e regolare pertanto dovrete effettuare continui aggiustaggi durante il vostro volo.

Le virate vanno sempre fatte nel senso opposto al pendio, verso l'esterno, e dovranno essere, in effetti, di un po' più di 180 gradi in quanto la virata vi allontanerà dal pendio, costringendovi a dover rientrare in modo da riportarvi alla giusta distanza da esso. Non fatevi spaventare da questo ma siate pronti ad anticipare la virata che, con vento alle spalle o laterale, richiederà chiaramente uno sforzo ed uno spazio maggiore.

Se il vento sarà particolarmente sostenuto imparerete, sempre sotto la guida del vostro istruttore, a volare sfruttando la *deriva* impostavi dal vento, che vi farà volare praticamente un po' sul fianco (imbardati) rispetto alla vostra direzione di volo.

Pilotaggio attivo

Se la vostra abilità è arrivata ad un livello tale che vi sentite effettivamente parte attiva nel volo, e non siete semplicemente appesi ad una parapendio che discende dolcemente verso l'atterraggio, allora è il momento di cominciare a percepire, attraverso i freni e l'imbrago, le sollecitazioni che la vela trasmette.

Essenzialmente è una questione di "tocco", leggero: se all'inizio vi aggrappavate ai freni perché vi faceva sentire più sicuri, ora potrete cominciare a tenere le maniglie in modo più delicato, magari usando le dita anziché l'intero palmo della mano; questo vi permetterà di sentire il modificarsi della pressione all'interno dei cassoni ed agire di conseguenza.



La pressione, che durante il volo cambia continuamente a causa delle continue variazioni dell'elemento aria nel quale la vela si trova a volare, dovrà tendenzialmente rimanere costante; pertanto interverrà con piccole o decise correzioni, a seconda della situazione.

Con maggiore esperienza imparerete a gestire le raffiche un po' più forti, dovute magari all'attività termodinamica. Il vostro compito sarà mantenere l'assetto della vela sempre uniforme e regolare ed impedire virate o pendolamenti indesiderati.

Le capacità di pilotaggio attivo vi saranno molto utili quando volerete con il motore in quanto gli eventuali assetti indesiderati potrebbero essere esasperati proprio dagli effetti di accelerazione e decelerazione del propulsore che avrete sulle spalle.

Volo in termica

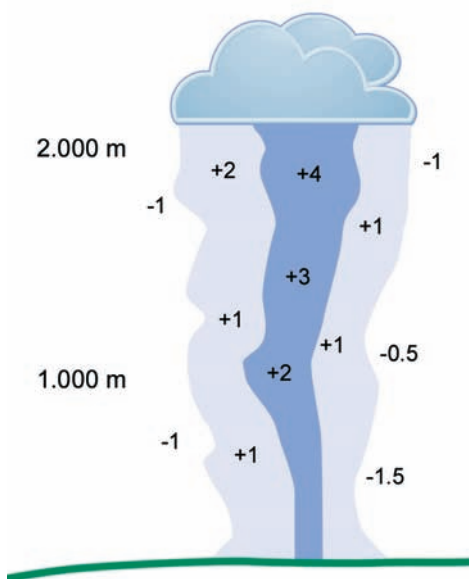
Come già detto, le *termiche* sono correnti d'aria ascensionali che permettono, a qualunque tipo di veleggiatore, di sostenersi nell'aria e percorrere quindi lunghe distanze.

Immaginate una termica come una colonna d'aria che sale (in quanto più calda dell'aria che la circonda) in senso verticale e ad una velocità che può essere maggiore della velocità di caduta del vostro apparecchio. Se sarete abbastanza bravi da rimanere nel centro di questa colonna potrete salire in quota di centinaia di metri.

Una volta alla sommità potrete lasciare la termica per percorrere un *traverso* nella direzione da voi scelta, fino ad incontrare la termica successiva. E così via per tutto il percorso, finché questo sarà possibile.

Per un pilota alle prime armi l'incontro con una termica non è sempre un'esperienza rilassante; in particolare può un po' preoccupare la turbolenza che inevitabilmente si genera

Nella realtà le colonne termiche possono essere molto irregolari. Notare i valori di massima ascendenza nella zona centrale e di discendenza nelle fasce esterne.





Atterraggio

Il miglior consiglio che si può dare a qualcuno destinato ad atterrare con l'emergenza è di eseguire nel miglior modo possibile la *caduta da paracadutista*.

Si tratta di prepararsi a **gambe unite e ginocchia un po' piegate**. Appena toccate terra dovrete il più possibile frenare la caduta con i muscoli delle gambe e lasciarvi poi subito rotolare a terra, possibilmente su un fianco, in modo da scaricare l'energia. Con un motore sulle spalle sarà abbastanza difficile, se non impossibile, compiere queste azioni; in ogni caso resta valido il consiglio di rimanere a gambe unite e ginocchia leggermente piegate, pronti ad ammortizzare la caduta e a ridurre al minimo i possibili contraccolpi alla vostra colonna vertebrale.

Ripiegamento

Se, per vostra sfortuna, avete dovuto usare il paracadute di emergenza, dovrete poi procedere al suo *ripiegamento*, operazione per nulla banale e che va eseguita con la massima attenzione.