

## **0- Introduzione,**

E' su richiesta di Margherita Acquaderni e Antonio Caraffini che sono qui per questo periodo di due settimane. E' ovvio per me che voi siate in grado di portare avanti il vostro club e tutte le operazioni della scuola senza nessun bisogno del mio aiuto. Desidero infatti chiarire che io non sono qui per mostrarvi come si potrebbe fare, sono qui per rispondere alle vostre domande e passarvi qualsiasi aspetto della mia esperienza che posso aver acquisito nei 50 anni di volo e di istruzione. C'è qualcuno dei più giovani qui desidera scambiare le mie 9000 ore con i suoi 20 anni ?

Desidero fortemente "offrirvi" informazioni da un diverso punto di vista, tutto qui. Ho insegnato tutta la vita. Penso che sia un dono essere in grado di spiegare agli altri quello che hai appreso con tempo e dedizione.

Ricordate inoltre che la parola chiave è "comunicare"! Quello che dici può non essere compreso da chi lo dovrebbe capire!! Se un tuo studente non capisce la tua spiegazione, non ripeterti, cambia il modo di esprimerti.

Gioisci dei progressi fatti dai tuoi allievi. Non esitare a complimentarti. Questa è la grande forza del pensiero positivo. Ancora più importante è il concetto che mostrare la tua bravura al tuo allievo, non insegna nulla!! Può anzi spaventarlo ed essere controproducente.

Ecco quindi il programma che abbiamo preparato per voi. Se ci fossero altri argomenti di vostro interesse, fatemelo sapere e cercherò di darvi delle risposte.

1. Volo di pendio
2. La pratica ti perfeziona
3. Che cosa è un volo "locale"
4. I parametric in atterraggio. La vite e lo stallo.
5. Ottimizzazione di un volo
6. Gestione dello stress
7. Comfort in aliante
8. Le sei "P" (impossibile da tradurre in italiano) Bacio e RTFM, FTFM

9. Che cosa fanno gli esperti che io non faccio ?
10. Usare le statistiche a tuo vantaggio
11. La giusta quota per i tuoi limiti
12. Le vostre domande

### **1- Volo di pendio**

Uno non può pensare di volare in montagna senza accettare il fatto che, da un momento all'altro, uno si trovi obbligato a volare sotto le creste. Questa è la primissima cosa che uno deve imparare.

Alcuni piloti cominciano a volare in montagna e quindi il volo di costone diventa per loro naturale e questo va molto bene. Alcuni altri incominciano a volare in pianura e volare su un costone è nell'insieme una cosa strana, una stranissima esperienza.

In montagna i fenomeni di dinamica e termodinamica sono molto forti, più potenti che non sotto i cumuli di pianura. Le salite sono molto turbolente, per cui è meglio avere un aliante vivace che risponda velocemente. Per questo è necessario volare un po' più veloce del "normale"

Il primo principio e secondo me il più importante, il volo a vela è uno sport di "compromessi"!! Dobbiamo sempre dare qualcosa per ottenere qualcos'altro, quota per velocità, tempo per quota, velocità per sicurezza e così via.

Nessun pendio è uguale all'altro, e lo stesso pendio può essere diverso in due diversi momenti della stessa giornata. Per cui è un bene accedere al pendio con un atteggiamento curioso e farsi le giuste domande. Conosco bene il mio aliante? Le diverse velocità, l'uso dei flaps.

(Parlare dell'errore comune di usare il flap lungo il costone, della posizione nel sopravvento) Conosco questo pendio? Da dove viene il vento? Un errore mi costerà un sacco di quota...E' la salita di pendio costante, tranquilla, o il pendio è disturbato da forti termiche rotte, turbolente, difficili da sfruttare? (l'armonio sotto la Lure, in aprile!!)

C'è qualcun altro sul costone ?. Le regole del volo di pendio, il bagliore del sole ecc. Quale distanza dal costone? A che velocità devo volare? Aumento delle pulsazioni ? Quote? Virare o non virare? Ognuna di queste potenziali situazioni deve essere valutata, testata nella realtà e riaggiustata. ( consiglio di Moffat)

## **2- La pratica ti perfeziona**

Il volo a vela può non essere tremendamente caro, anche se a volte lo è, ma richiede tantissimo tempo. E il tempo è ciò di cui molti di noi scarseggiano oggi. Insistete di fare in modo che i piloti vengano regolarmente in aeroporto, più spesso che possono. Ovviamente è necessario un buon lavoro di gruppo (aprire le porte dell'hangar al mattino, preparare i treni e gli alianti, riporre tutto alla sera), ma non rifiutate il pilota anche vien tutti i giorni dopo il lavoro, mostra dedizione. 50 ore all'anno dovrebbero essere il minimo per mantenere un pilota competente nel nostro sport. Fate in modo che il vostro "allievo" si senta libero di porvi domande, possa parlarvi apertamente di ciò che teme o non capisce. Tu, come istruttore, dovrai sempre fare un briefing pre-volo e un debriefing, perché questi sono momenti importantissimi dell'insegnamento, prima e dopo, perché l'allievo è completamente immerso in ciò che tu gli stai dicendo. Durante il volo la mente è occupata a ...volare !! Termina sempre un debriefing con una nota positiva, un complimento per ciò che ha fatto bene.

## **2- Che cosa si intende per "volo locale"?**

Beh, ci sono due differenze radicali fra il volo in pianura e il volo in montagna.

Una è data dal fatto che la situazione del pilota può cambiare velocemente o MOLTO velocemente, in montagna, mentre in pianura, può vedere la situazione che peggiora lentamente ed ha ampio tempo per decidere di tornare a casa o atterrare fuori se deve.

Il secondo è che in montagna ci sono pochissimi luoghi dove poter atterrare, e il pilota li deve conoscere BENE prima di cominciare un volo di distanza

Volo locale significa restare entro un raggio 20 a 1 da una zona atterrabile (aeroporto o campo conosciuto), OPPURE che resti in “parcheggio” su di una roccia o un pendio dove il pilota ha il 100% della sicurezza che può restare in volo nelle condizioni meteo di quella giornata( direzione del vento, sole, sagoma del poggio)

Questo “ volo locale” non può essere spiegato con quote(specialmente se sono scritte sulla cartina )perchè queste quote dipendono troppo dal vento e dalla base dei cumuli! Il pilota deve per prima cosa pensare e valutare la situazione in maniera approfondita.

Il volo locale può essere esteso , con un istruttore, andando da un volo locale su un aeroporto, ad un altro. Poi dal ripetere il processo un po' alla volta, dal pilota solo.

#### **4- Procedure di atterraggio, stalli e viti**

Da quanto vedo, Varese non è un aeroporto internazionale nelle sue dimensioni!! Bene, questa è una ottima partenza per tenere i piloti svegli. Non intend ricostruire le procedure di atterraggio al contrario, anche se è un ottimo esercizio. Ma troppi piloti hanno la tendenza a fidarsi del loro altimetro e sulla conoscenza locale. Va bene quando tutto è tranquillo ma se le condizioni diventano difficili, temporale, vento al traverso, molto affollamento nel sottovento, è tutta un'altra storia.

#### **Tre consigli :**

1. E' durante la “base” che il pilota affina il proprio atterraggio
- 3- Devi essere in un assetto orizzontale per valutare propriamente la tua posizione. E per riuscire a fare questo c'è bisogno di tempo ! Così tutto il tempo impiegato nelle virate( dal sottovento alla base e dalla

base al finale) non può essere usato per questo tipo di verifica.

Risultato? L'inclinazione delle due virate deve essere coordinata e precisa!

Infine ho una domanda difficile per tutti voi "Qual è la fase più difficile di queste fasi obbligatorie?"

3- Il circuito di atterraggio dovrebbe essere la fine di un buon volo. Ma arriva quando il pilota potrebbe essere stanco.

Io ricordo sempre ai miei studenti che il circuito di atterraggio è una parte differente del volo e il pilota dovrebbe cambiare un po' la propria posizione nell'abitacolo. Dovrebbe ascoltare la frequenza dell'aeroporto per le informazioni, fare i controlli previsti dalla check list, guardare il traffico, e in generale pensare che sta entrando nell'ultima fase del volo.

Dopo l'atterraggio spesso chiedo agli allievi di dirmi quanto leggono sull'altimetro per far sì che si rendano conto delle differenze di quota dovute ai cambiamenti di pressione

### **Stalli e viti**

E' noto che la procedura di atterraggio non è il momento migliore per studiare queste due situazioni!! Ho conosciuto piloti che hanno rifiutato di eseguire il **mat** ad una giusta quota di sicurezza, per paura! Per paura di che cosa?? Uno non ha più paura quando capisce la cosa!! Per cui la soluzione per l'istruttore è di SPIEGARE, in ogni modo possibile, disegni, modellini, con calma, a terra. Poi quando uno dice che ha capito, porterà il suo allievo sul punto dello stallo, lo step successive sarà di fargli sentire la trascuratezza dei controlli, la mancanza di suoni, la vibrazione e riportarlo in un assetto normale e mostrargli un semplice stalo dinamico, fargliene fare uno e, **SOLTANTO ALLORA**, farlo volare e stare in "second regime" e mostrargli come deve volare nelle sue reazioni naturali( =usando la barra di lato invece di dare piede opposto all'inclinazione), e quanto è difficile !!

Per quanto riguarda le viti, soltanto l'istruttore mostra i segni incipienti di una vite, inizia la vite ed esce dalla stessa. L'allievo ha la mano sui comandi soltanto per uscire!!

## **5- Ottimizzazione del volo**

Ogni allievo dovrebbe parlare francamente di come pensa di aver performato durante il volo: E per ogni volo dovrebbe chiedersi: Che cosa ho fatto bene? Che cosa non ho fatto? Perché? Può risponderci o discutere con il proprio istruttore.

Infatti è una questione di dedizione. E dovrete porvi queste domande:” vengo a volare per il piacere di essere “per aria”, in aliante? O desidero veramente fare progressi e vedere valli e montagne oltre al mio volo locale?? Nel primo caso il progresso sarà lento, ma sarà soddisfacente per i tuoi obiettivi. Nel secondo caso, tu devi cercare un costante miglioramento. Prima di tutto devi essere onesto con te stesso :Come salgo in termica? Gli altri salgono meglio di me? In questo caso devi lavorare sulla tua abilità in termica, con un amico esperto o un istruttore. Ci vuole del tempo, ma ti ripaga.

In un giorno normale ( senza forte vento, senza rischio di temporali), supponi di aver pianificato un piccolo circuito da 60 km andata e ritorno, ritornando all'aeroporto 500 mt dal terreno( lavorate sempre in QNH, sempre, specialmente in montagna...) Usa un logger, compra un programma See You, impara d usarlo nel tuo PC. Il logger è terribile! Non ti imbroglio mai, ti dà la realtà dei fatti, ti dice che hai girato al 95% del tempo a sinistra, e che sei salito 1,2 mt. al sec, e non 2,5 che tu pensavi fosse la media e molte altre notizie angoscianti....Ma ti aiuta a conoscere di sicuro le tue performance, quale è la tua performance e dove puoi migliorare. Lavora su un punto, solo uno alla volta. Se la tua media è di 50 km/h in questo tema, ti ci vorranno 6 ore per fare 300 km e i 500 sono fuori dalla tua portata, in questo momento.

Una volta che raggiungi i 70/75 km/h su un tema, col consiglio del tuo istruttore, comincia a considerare il prossimo tema.

## **6. La gestione dello stress**

Questo è uno dei temi più importanti. Lo stress annichilisce le capacità di ragionare. Crea una sorta di tenda che ti impedisce di fare le cose più semplici. Se, la prima volta che voli in volo di pendio con un istruttore, non ti senti a disagio, è un brutto segno! Dovresti sentirti a disagio per la semplice ragione che non avevi mai provato quella cosa prima!! Ma dopo le spiegazioni a terra, la dimostrazione in volo, sarai capace di gestire lo stress e un po' alla volta scomparirà. Nel caso di qualcosa che tu consideri una emergenza, non andare in panico, stai calmo e "taglia l'elefante" che significa risolvi un problema alla volta. Per prima cosa pilota in maniera corretta!! Poi pensa a quello che ti è stato insegnato. Se sei basso, vai verso l'aeroporto o su un campo atterrabile o, ancora meglio, verso una zona di parcheggio, un costone che sai che tiene in quella giornata. Questo ti darà quota e tempo. E hai bisogno di tempo per calmarti e trovare una termica. Se possibile, quando rientri in aeroporto, parlane con il tuo istruttore. Lui ti spiegherà ed aiuterà.

## **7. Il comfort in aliante**

Dopo 6 o 7 ore di volo, le nostre capacità sono diminuite di almeno il 20% anche se non ce ne rendiamo conto! In volo d'onda ancor peggio. La turbolenza e il centraggio di termiche difficili aumentano la stanchezza. Quindi un pilota attento deve porre molta attenzione al comfort nel suo aliante. La seduta, il paracadute, la comodità nel raggiungere il cibo, le bevande o altre cose (per fare più), devono essere ben studiate. Sapere dove è il pomello dello sgancio e assicurarsi che non sia sotto il cuscino! Scarpe giuste, nel caso il plafond debba essere alto e una giacca calda, meglio la giacca del pullover perché si può infilare anche al contrario in volo. Naturalmente anche occhiali e cappello

## **8. Le 6 “P”, KISS, RTFM e FTFM**

Argomento intrigante, no ? Beh, è molto semplice E' un acronimo, per ricordare ciò che è importante. E poi fa anche ridere.. Ecco la soluzione

6 P: proper Planning Prevents Piss Poor Performance ( una giusta pianificazione di evita di pisciare una performance povera)

KISS Keep it simple stupid ! (Semplifica le cose, stupido)

RTMF Read the Fuc... manual !( leggi il fottuto manual)

## **9. Che cosa fanno gli esperti che io non faccio ?**

Torniamo al pensiero della dedizione, se leggi le statistiche delle ore volate da un pilota di volo a vela in un anno, troverai totali di 30/35 ore all'anno. Questo è sicuramente insufficiente!! Per mantenere un minimo di professionalità, necessitano almeno un minimo di 50 ore all'anno. Così la prima cosa da fare è esserci. So che ci sono molte altre attività nel mezzo ma un pilota deve cercare di ottimizzare il proprio tempo all'aeroporto. Con le previsioni meteo del giorno d'oggi, uno si preoccupa di una giornata che abbia buone probabilità di avere buone condizioni meteo e risparmia giornate non volabili per la famiglia o per lavoro. Questo non è un atteggiamento ipocrita, è soltanto una buona gestione in un momento di grandi richieste!!

Gli esperti passano tantissimo tempo leggendo, informandosi sulle novità dello sport. DEVI essere curioso !! All'inizio leggi. Leggi quello che hanno scritto I campioni, non soltanto sul volo in gara, ma anche sulla lettura del tempo e le tecniche di volo. Questi erano ( e molti di loro sono ancora) molti libri : Reichman, Joachin von Kalkreut,( Fammi sempre sognare), George Moffat, ( Winning on the wind,2) questo è un MUST!! Il libro dei Brigliadori( Leo e Ricky ) e questo è in italiano. Siete veramente fortunate, qui a Calcinante, avete un museo con una grandissima biblioteca a disposizione. Gli esperti passano tantissimo tempo con il loro aliante. Talvolta non sono più ricchi, hanno semplicemente investito di più ( talvolta molt, molti

più soldi nello sport. Tutti sono curiosi nei riguardi di un nuovo strumento, racconti di voli, ecc. Nessuno può vivere tutte le esperienze, ma si può imparare anche leggendo!!

In generale, I piloti che dedicano tanto tempo, cercano di fare del loro meglio, per quanto riguarda tutti gli aspetti che riguardano il volo, Vanno a ispezionare I campi per il fuori campo a piedi, nelle giornate di pioggia, ovviamente, perchè dall'alto la vista è diversa anche non da terra. Valutano la qualità del terreno, la lunghezza e la presenza di ostacoli. Se devono atterrare lì, una gran parte di stress è risparmiata, perchè sanno a che cosa vanno incontro.

Tutti analizzano I loro voli in See You o Strepla , e con OLC, possono paragonare I loro voli con quello degli altri !!

### **10. Usare le statistiche a proprio vantaggio**

Abbiamo già parzialmente parlato di questo argomento, una volta che l'aliante è pulito e messo al sicuro in hangar o nel carrello, è buona cosa prendersi del tempo per analizzare il proprio volo perchè è ancora fresco, si ricorda la maggior parte delle fasi. Discutere con altri piloti è di grande aiuto. E le statistiche dei logger evitano tantissime esagerazioni (non soltanto I pescatori cacciano balle aumentando la misura dei loro pesci) Se c'è un file IGC leggibile( See You o Strepla ), si possono vedere le rotte e il barografo, più il numero di termiche fatte. Pragona il tuo file con quello di amici. E ancora questo significa dedizione, si impiega molto tempo, ma vuoi fare progressi oppure no ?

### **11- La quota giusta: conoscere I propri limiti**

Non è necessario piangersi addosso per un cattivo risultato. C'è qualcosa da imparare in ogni volo. Trovala ! Poi trova anche il motivo del tuo ricorrente e madornale errore. E fai il punto per evitarlo la prossima volta. Fatti spiegare il problema da un istruttore : Hai volato troppo basso, troppo veloce tra una termica e l'altra, sei stato troppo a lungo in una termica, ti sei fermato troppo spesso laddove avresti potuto andare Avanti, la lista è senza fine !!

Impara, ed è una cosa difficile da fare, impara a dire ALT  
Questo è troppo per me. E' giunto il momento di  
abbandonare il tema e cominciare a pensare di rientrare a  
casa. Rinunciare è sempre difficile, ma impara a dirti : “ Ci  
sarà sempre un altro girno!” Sarò a casa”.  
Qualcuno di famoso l'ha già detto da qualche parte.

**12- Ora le vostre domande:**

Lo so che ce ne saranno tante !!