

TECNICHE DI SOPRAVVIVENZA PER IL CONTROLLO DELLA VELATURA

Un seminario Performance Designs, Inc.

I. Evitate incidenti in atterraggio facendo tutto quello che potete per evitare atterraggi fuori zona

Appena aperto valutate la vostra posizione; se vi trovate a che fare con un brutto punto di lancio, cercate di capire velocemente quanta strada potete percorrere usando il miglior assetto di volo possibile. Potete aumentare di molto le prestazioni della vela per tornare sulla DZ imparando ad usare a vs vantaggio tutto il range di controlli della velatura. I trucchi usati nella precisione d'atterraggio vi aiuteranno a selezionare velocemente la miglior posizione di comandi o di bretelle in relazione ad ogni possibile punto d'uscita. Perché aver a che fare con pericolosi atterraggi fuori zona? Evitateli imparando a controllare in maniera efficace il vostro paracadute.

A. I trucchi della precisione d'atterraggio: cercate sul terreno il punto che non si muove.

1. Scegliete un punto a terra davanti a voi. Se vi sembra che scorra sotto di voi significa che rischiate di oltrepassare quel punto, cioè state guardando troppo in avanti. Se, invece, vi sembra che si sposti verso l'alto è perché state guardando troppo basso e rischiate di non riuscire a raggiungerlo. Guardando tra questi due punti, troverete un punto sul terreno che sembra immobile rispetto al vs angolo di osservazione. Chiameremo questo punto "il punto speciale che non si muove". Tutti gli altri punti del terreno sembreranno muoversi attorno a questo punto mentre voi si sposterete verso di esso.

2. Se il vento non cambia e voi non muovete mai i comandi andrete a toccare il terreno esattamente in quel "punto speciale"! Se il vento cambiasse, anche il vostro "punto speciale" inizierebbe a spostarsi. Questo significa che occorre trovare un nuovo punto immobile che rimpiazza il vecchio. Anche questo può spostarsi non appena variate l'assetto dei comandi

B. Usate a vs vantaggio i vecchi trucchi della precisione:

1. Quando vi trovate a favore di vento e il punto di atterraggio è abbastanza lontano:

- a. Trovate la posizione dei comandi che possa portarvi ad un punto più lontano di quello desiderato; in questo modo arriverete sulla DZ con ancora quota da smaltire e più possibilità di manovra per un atterraggio in sicurezza.
- b. Una semplice regola come “Per raggiungere un punto distante con il vento a favore, vola a mezzo freno” potrebbe essere meglio che niente e farvi andare così lontano da essere un rimedio ideale. Per evitare atterraggi fuori zona forse avrete bisogno di qualcosa di diverso da un semplice consiglio. Con un forte vento a favore è probabile che volare con i comandi frenati sia consigliabile, ma quanto è necessario frenare? Usate il trucco del “punto speciale” per scegliere il giusto assetto dei comandi in quella particolare situazione di vento. Trovate il “punto speciale” e solo ora tirate un po’ i comandi. Vedete come il “punto speciale” cambi con la trazione dei comandi? Se l’angolo visuale rispetto al nuovo punto è più piatto (guardate più in alto) state andando bene. Troverete il vecchio punto sicuramente in una posizione più verticale, sotto di voi. Ora aumentate ancora la frenata ; se notate un miglioramento analogo allora andate ancora meglio. Ogni volta che cambiate la posizione dei comandi (o ogni volta che cambia il vento) troverete un nuovo “punto speciale”. Aggiungendo ancora un po’ di freno vi ritroverete a volare molto lentamente; se l’angolo visuale rispetto al nuovo punto è più accentuato allora la situazione sta peggiorando quindi riducete i freni e ritornate all’ultima configurazione che è quella ottimale.

2. Se il vento a favore inizia a diventare laterale e avete ancora un lungo tratto di cielo da recuperare compensate velocemente la deriva assicurandovi una traiettoria rettilinea per rientrare sulla DZ.

- a) Se state volando in direzione della DZ e avete scelto la miglior configurazione di volo usando i consigli del paragrafo precedente probabilmente giungerete sul campo con ancora quota da smaltire. Immaginatevi una linea virtuale tra voi e il “punto speciale” passante attraverso il punto di atterraggio scelto. Se scarrocciate fuori da questa linea riportatevi in traiettoria mantenendo un corretto angolo per contrastare la deriva. Vedete come l’angolo visuale rispetto al “punto speciale” cambia volando di traverso al vento? Lavorate di comandi in modo da riportare il vostro punto sempre nella migliore posizione. Se volavate già con i freni molto tirati probabilmente dovrete rilasciarli un po’ per creare l’angolo contrastante il vento.

b) Non intestarditevi a tornare sulla DZ con una linea retta se il vento vi fa derivare lateralmente. Da quando il vento inizia a soffiare e spostarvi dalla linea corretta dovrete riaggiustare il vostro assetto continuamente ma probabilmente non riuscirete a contrastare completamente il vento. Questo significa che per tornare sulla DZ percorrerete un lungo arco.

3. Altra situazione: controvento ed un punto di atterraggio lontano

Se avete il vento in faccia, il “punto speciale” potrebbe essere abbastanza vicino a voi. Se dovete volare oltre questo punto per raggiungere una zona sicura per l’atterraggio probabilmente dovrete utilizzare le bretelle anteriori (ma prima di farlo assicuratevi che la vela sia stabile). Ma come utilizzare le bretelle anteriori? Usate ancora il trucco del “punto speciale” per scoprirlo! Provate prima una piccola trazione e il punto inizierà a muoversi; provate ancora un po’. Il punto si muove nella direzione sbagliata? Allora state dando troppe bretelle anteriori. Vedete come questo metodo vi aiuti a trovare il miglior assetto in tutte le situazioni? Cosa succede se il vento si sposta da una parte?

4. Non dimenticate di riservarsi un po’ di margine di sicurezza. Usate il “punto speciale” per raggiungere una zona di atterraggio sicura ma state attenti a non fissarvi troppo su questa tecnica da dimenticare di altre opzioni di sicurezza quando ciò è ancora possibile. Fate in modo di lasciarvi una buona riserva di quota e margine di manovra per eseguire un circuito di atterraggio ed ottenere un avvicinamento ed un atterraggio sicuri.

II. Imparate a volare sulla difensiva

A. Questo atteggiamento di volo comprende due concetti base:

1. sviluppate forti capacità per raggiungere il terreno in maniera sicura nonostante tutte le cose stupide che la gente fa attorno a voi;
2. sviluppate esperienza e giudizio in modo da prendere decisioni che aiutino a creare situazioni sicure per voi e per gli altri.

B. Preparete i circuiti di atterraggio per evitare il traffico nella fase d'atterraggio

Molti dei peggiori incidenti sono dovuti a collisioni che avvengono nella fase di atterraggio, spesso perché troppe vele arrivano nello stesso punto da direzioni diverse! Osservare e studiare il traffico può ridurre i rischi di incidenti.

1. Per creare più distanza rispetto agli altri paracadutisti in fase di atterraggio, dopo l'apertura decidete velocemente se è meglio "galleggiare" o scendere più velocemente, verificando che il punto di lancio sia abbastanza preciso da consentirvi di avere il margine per eseguire manovre. Lo scopo è prevenire un'alta frequenza di atterraggi in un breve periodo di tempo nella stessa zona. Una minor densità di traffico significa avere una minor possibilità di incidenti. E' un concetto simile a quello per cui si pensa che eliminando i caselli si riduca il numero di incidenti in autostrada. Per studiare i circuiti e gli approcci alla zona di atterraggio dovete guardarvi attorno e davanti pensando a come gli altri paracadutisti arriveranno sulla zona. A questo punto cercate di inserirvi nel vostro circuito tenendo presente di voler atterrare con il minor traffico possibile attorno a voi durante le ultime fasi del volo. Più gente usa questa tecnica attorno a voi meglio sarà per tutti! Pianificazione è il nome di questo gioco.

2. Come preparate il circuito di atterraggio? Per prima cosa guardatevi attorno dopo aver aperto il paracadute. Guardate dove sono tutti gli altri e fatevi queste due domande: Siete più vicini alla parte alta del gruppo o siete fra i più bassi? La vostra vela è maggiormente caricata rispetto alle altre? Allora:

a) Se vi trovate più verso il basso e avete una vela mediamente caricata dovrete cercare di atterrare il più in fretta possibile. In questo modo siete in grado di allungare il periodo di tempo in cui avverrà l'intera sequenza di atterraggi del gruppo iniziandola prima. Se non lo fate potreste generare un ingorgo dietro di voi, come se un guidatore troppo lento si trovasse sulla corsia di sorpasso.

b) Se vi trovate nella parte bassa ma avete una vela una vela grande con molto galleggiamento è probabile che i paracadutisti più veloci vi superino. Quando preferite che questo avvenga? Se accelerate la discesa probabilmente sarete superati proprio nella fase finale dell'atterraggio. In questo caso sarebbe meglio volare a mezzo freno sin dall'apertura; questo consente alle vele più veloci di scavalcarvi a quote di sicurezza. Essere superati a quote più alte è molto meglio che esserlo nelle fasi di atterraggio

c) Se vi trovate nella parte alta del gruppo dovrete tentare di galleggiare utilizzando i freni. Anche in questo caso tentate di allungare il periodo della completa sequenza di atterraggi ma cercando di atterrare dopo. E' più facile se avete una vela grossa.

d) E se siete fra i più alti ma avete una vela molto caricata? Probabilmente la vostra vela galleggerà altrettanto bene utilizzando i comandi tirati e provate a stare a livello con le vele più grandi fino a creare la maggior differenza di quota possibile con il traffico che si trova sotto di voi. A questo punto potete rilasciare i comandi e colmare il gap da voi creato.

C. Imparate le abitudini degli altri

Anticipare le azioni degli altri potrebbe mantenervi fuori dai guai. Qui ci sono alcuni esempi:

1. **Il lumacone indeciso:** E' qualcuno con una grande vela che ama farsi una passeggiata sopra la zona di atterraggio. Se state volando con una vela più veloce non seguitelo sottovento; potreste trovarvi imbottigliati dietro di lui ed essere costretti a superarlo nelle fasi finali. Il problema è che non potrete sapere dove si troverà quando lo supererete! E' meglio passarlo prima o semplicemente atterrare da qualche altra parte. L'importante è non tagliargli la strada in quanto potrebbe essere sorpreso dalla manovra e commettere un errore causando un incidente.
2. **Il "ganciatore" dell'ultimo secondo:** Questo tipo ama eseguire virate basse di comando. Se lo state seguendo per recuperare un errato punto di lancio non aspettate che lui viri prima che lo facciate voi! Probabilmente andreste a virare ad una quota inferiore di quella che voi desiderate. Se è lui a seguirvi da molto vicino o sotto di voi potrebbe ostacolarvi durante l'ultima virata. Levatevi da questa situazione quando avete a disposizione ancora una buona quota di sicurezza.
3. **Avete mai conosciuto qualcuno a cui piaccia atterrare a favore di vento per divertimento?** Negli eventi dei giorni nostri bisogna essere pronti a tutto, quindi tenetevi aperte parecchie possibilità di scelta.

D. Raffreddate la bollente zona di atterraggio prendendo l'iniziativa di atterrare da qualche altra parte.

Camminare è salute! E' meglio che essere portati a casa in barella. Scegliendo di atterrare da qualche altra parte piuttosto che aggiungersi al già affollato circuito di atterraggio della DZ farete un atterraggio più sicuro e renderete la DZ meno affollata per gli altri.

E. Controlla il punto di uscita durante il lancio.

Molti punti di lancio sono peggiorati dal fatto che ci si guardi attorno per qualche secondo prima di capire dove ci si trovi. Se potete farlo esaminate la zona durante la salita in aereo ad esempio mentre i gruppi che vi precedono stanno apprestandosi al salto o se siete a floatter e attendete il piazzamento degli altri. Cercate di guardare la zona anche se avete uno o due secondi non impegnati durante la caduta libera. Guardare la zona prima e frequentemente vi darà la possibilità di prevenire un pericolo di un fuori zona, inoltre conoscerete la direzione corretta in cui mettere la vela. Potreste anche decidere di iniziare la separazione ad una quota di sicurezza maggiore e dunque permettere una apertura più alta.

F. Migliorate la vostra deriva

Otterrete delle separazioni sicure il prima possibile migliorando la vostra deriva. Allora potrete aprire il vostro materiale ad una quota più alta ed evitare problemi con errati punti di lancio e di conseguenza atterraggi fuori zona. Inoltre compiere una buona separazione si possono ridurre i rischi di collisioni durante le fasi di apertura.

1. Quanta separazione è necessaria?

La maggior parte delle persone si trova troppo bene quando si effettuano separazioni troppo brevi! Dovrete essere capaci di contrastare un'apertura fuori asse e che vi porta diretti contro un altro paracadutista; una adeguata separazione permette di eseguire una virata di bretella per evitare lo scontro. Incolpare un'apertura fuori asse per una collisione è una delle scuse più usate.

2. Per migliorare la deriva, per prima cosa migliorate il vostro assetto: siate insoddisfatti!

Dovete essere insoddisfatti riguarda alla vostra deriva attuale altrimenti non sarete incentivati a migliorare. La soddisfazione è una trappola ed un dispositivo di protezione per il proprio ego. Questo dispositivo vi aiuta solo ad accampare scuse quando fate derive poco efficaci! Una cattiva scusa è: "Quello stupido ha fatto deriva sopra la mia testa quando ero pronto a tirare". Davvero? Oppure avete derivato troppo inclinati e non guardavate la direzione? Siate insoddisfatti e migliorerete sempre.

3. Quando il vostro atteggiamento sarà cambia, sperimentate altre tecniche.

Molte persone non hanno realmente sperimentato le differenti tecniche di deriva e come l'efficacia di questa varia con la posizione del corpo, in questo modo si vedono spesso derive poco efficaci. Suggesto, ogni tanto, di dedicare un intero salto solo alla deriva. Avrete così molti secondi per sperimentare; assicuratevi di allontanarvi dall'asse di lancio dell'aereo per evitare collisioni con gli altri paracadutisti.

4. Evitate questi comuni errori:

a) **arco**: questo è buono per i principianti ma porta ad una deriva poco efficace. Appiattare il corpo comporta anche una deriva molto piatta. Provate a piegare solo un poco la schiena;

b) **ginocchia e caviglie piegate**: rallentano la deriva facendola diventare molle e non efficace. Stendete le ginocchia e le punte dei piedi;

c) **braccia alzate allineate con il vento relativo**: questo causa una deriva con poco avanzamento; le braccia devono essere schiacciate contro il vento relativo per rendere piatta la deriva;

d) **braccia e gambe chiuse assieme**: non aiuta molto la velocità e di solito causa un movimento di rollio laterale. Una posizione leggermente appuntita, con i piedi aperti quanto le spalle e le mani distanti 15 – 20 cm dal corpo, può facilitare la stabilità e aiutare a deviare il vento relativo.

5. **Abbandonando una formazione, piuttosto che sprofondare ed allontanarvi dovrete iniziare a salire!**

Nella maggior parte dei salti il rateo di caduta è veloce facendo RW a causa del corpo in posizione arcuata. Quando si inizia la deriva il corpo ritorna in posizione estesa e piatta e dunque il rateo dovrebbe rallentare rispetto alla formazione!

III. Conclusioni

Non ho parlato di come si possono ridurre i rischi durante i normali atterraggi e gli swoop perché questo deve essere trattato in altri seminari. Come potete vedere, credo che la maggior parte delle tecniche di sopravvivenza siano una combinazione di capacità apprese e di buon giudizio. A causa della mia propensione allo sviluppo ed al miglioramento continuo non ci può essere una fine a questo seminario e nemmeno una vera conclusione. Non voglio cadere nella troppo comune trappola di pensare di aver completato il mio processo di apprendimento e di essere al sicuro dagli errori. Ho visto che è una trappola mortale. Ecco perché vorrei spingere tutti voi a unire le vostre idee con le mie riguardo all'argomento. Spero di aver suscitato in voi idee e concetti nuovi che potrete usare per ridurre i rischi di incidenti nelle vostre DZ.
