

Sped. in abb. postale - 70% FIL di Varese - TAXE PERÇUE Euro 8,00

SETTEMBRE/OTTOBRE 2021 - n. 387

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- E3Glide a Varese
- Arcus rinnovato
- Antares, nuove batterie
- Distrazione per un video
- Roccolo, la termica condivisa

Roccolo: la termica condivisa

*Una prassi e precise regole per spiralarare insieme ad altri veleggiatori
Stare da soli è sempre un'opzione, ma saper far bene i roccoli è necessario*

Termiche: concetti principali

- Il variometro non offre una lettura istantanea: vi dice cosa è successo poco prima;
- i dati utili provengono da fonti sensoriali e strumentali;
- attenzione al vento e allo scarroccio per non allontanarsi dall'atterrabilità sicura;
- guardare sempre fuori, evitando un eccesso di fissazione sul pilotaggio e il valore di salita;
- mantenere un pilotaggio prevedibile per gli altri e rispettare le Regole dell'Aria (senso di virata, precedenza);
- d'obbligo un pilotaggio preciso (velocità costante e piccole variazioni d'inclinazione);
- la prua dovrebbe "pennellare" l'orizzonte geofisico (non il panorama) con velocità angolare costante;
- un giro completo dovrebbe richiedere da 15 a 20 secondi (con 35-45° d'inclinazione);
- a pari velocità indicata, il raggio di virata cresce moltissimo con la diminuzione della densità dell'aria (+ 44% a 3.000 m);
- maggiore l'inclinazione, minore il raggio di virata, ma non oltre i 50°;
- maggiore la velocità, più ampio il raggio di virata;
- ad ogni variazione d'inclinazione e/o di velocità, non state più volando un cerchio.

Consigli per il centraggio e la miglior salita

- Applicare non più di un'unica correzione, ben pianificata, per ciascun giro;
- costruire una mappa mentale

- di ogni termica (correzioni troppo frequenti rendono questo compito impossibile);
- una velocità costante si ottiene volando per assetti, invece d'inseguire l'anemometro;
 - il controllo dell'assetto va fatto su un orizzonte virtuale, perpendicolare all'asse che dal centro della terra arriva alla nostra posizione. L'orizzonte visivo è ingannevole;
 - cabrate e picchiate (leggere) si fanno soltanto in planata, mai in termica.
 - le tecniche di ricerca del nucleo sono numerose. Allenatevi con tutte, continuamente, e scegliete quella più adeguata alla situazione;
 - "tecnica 270°": se al primo giro la salita è durata pochi secondi, virare stretto per 270°, poi ridurre l'inclinazione per qualche secondo, quindi girare normalmente, stringendo un po' dove la salita è migliore;
 - "tecnica negativo-e-60°": se la salita è buona per più di metà del giro, il nucleo sarà nella direzione indicatavi dall'ala interna un attimo prima che il vario sia al minimo;
 - se l'inclinazione cambia spontaneamente, contrastate con comandi coordinati ma senza forti escursioni, per un tempo sufficiente;
 - restate "in comando": una buona termica tenderà sempre a farvi allontanare dal nucleo;
 - il ritardo del variometro è compreso tra 2 e 3 secondi, pari a circa 50-75° del cerchio (un sesto del giro completo);
 - cogliete sempre ogni opportunità per volare con istruttori esperti e allenatori.

Regole in termica e in roccolo

- Chi è già in spirale ha pieno diritto di precedenza;
- guardare bene nella direzione verso cui s'intende virare, per confermare "spazio libero";
- virare nello stesso senso stabilito da chi è già in spirale;
- nel caso ci siano due sensi opposti, scegliere il male minore (adeguarsi al senso dell'aliante a quota più vicina);
- pianificare l'entrata in spirale per avere sempre in vista tutti gli altri aeromobili, soprattutto se a quote vicine;
- entrare da una rotta tangente al cerchio, per non richiedere ad altri di eseguire manovre d'evitamento;
- resta sempre valido il principio "vedi, e fatti vedere";
- quando le quote sono simili, mai girare interni o davanti a un altro aeromobile, salvo per il sorpasso che va pianificato ed eseguito in assoluta sicurezza (nel dubbio, rinunciare);
- se la separazione non è sufficiente a garantire sicurezza e a non generare allarme, abbandonate questa termica;
- guardare intorno, sopra e sotto, alla continua ricerca di altri aeromobili in arrivo, su rotte convergenti, o in procinto di lasciare la termica;
- mantenere un'inclinazione e velocità compatibili con quelle degli altri aeromobili;
- guardare verso l'esterno e indietro, prima di livellare le ali;
- evitare manovre improvvisate, se non indispensabili per evitare conflitti di traffico;
- non scaricare la zavorra in roccolo.

L'articolo che ho scritto per il numero 385, dedicato al centraggio delle termiche, ha avuto un riscontro molto positivo. Esordisco riproponendo pari pari la prima pagina riassuntiva e poi, come promesso, proseguirò trattando il tema del volo in roccolo, cioè in stretta prossimità con altri mezzi volanti nella stessa termica. Saper entrare correttamente e mantenere un pilotaggio facilmente interpretabile dagli altri non è un talento innato. Un po' di studio e una progressiva familiarizzazione sono indispensabili.

Nel volo planato, tutti andiamo costantemente alla ricerca d'indizi di termica, per poter prolungare il nostro divertimento. Un veleggiatore già in spirale è una calamita per chiunque sia in volo nelle vicinanze: a volte sono persino i rapaci ad unirsi a noi, incuriositi (o innervositi) per la nostra presenza. Ecco innanzitutto cinque principi di base, prima di entrare in una descrizione più approfondita.

A tre km dal roccolo

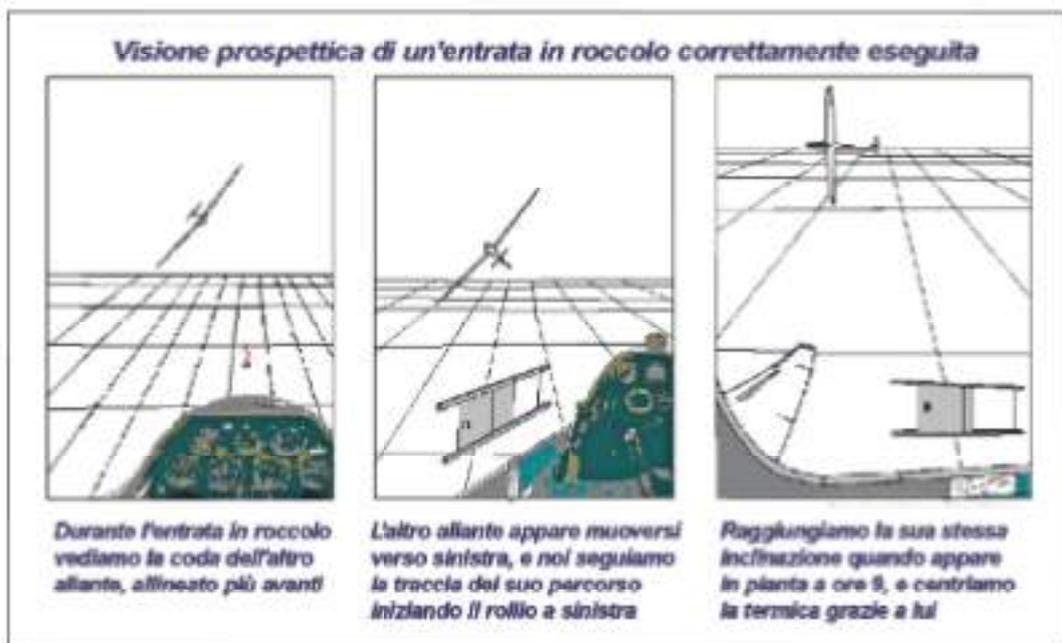
Alcuni ricevitori Flarm permettono di vedere alianti in termica anche a 20 km di distanza, ma vi giungeremo dopo 5-10 minuti, quando probabilmente l'ascendenza s'è spostata o esaurita. A vista, è difficile identificare un gruppetto a più di cinque chilometri: appena capito che la posizione sembra promettente, si può fare rotta verso il centro della spirale con velocità medio-alte, per poi rallentare con dolcezza fino a 10-20 km/h oltre la velocità che terremo in salita (diciamo 105+20 km/h). In questo modo i comandi aerodinamici saranno ancora in grado di offrirci un'ottima manovrabilità, e supereremo le eventuali turbolenze o discendenze senza problemi. Ovviamente, entreremo con una virata **nello stesso verso degli altri**. L'effetto "calamita" non va dimenticato, e dobbiamo guardarci intorno per avere una continua consapevolezza della presenza di altri mezzi su rotte convergenti, anche se da direzioni diverse. Avvicinandoci al roccolo già stabilito in spirale, l'obiettivo è confluire ordinatamente nelle traiettorie già in uso per non stressare noi stessi né gli altri pilo-

ti. Non è il momento di concentrarsi sul variometro, bensì sulla sicurezza. Prudenza, però, non vuol dire incertezza o titubanza. La manovra va ben studiata e continuamente rivalutata apportando solo le correzioni indispensabili in maniera ben leggibile e interpretabile dagli altri. È cortesia e intelligenza concedere a chi è già in spirale il beneficio del dubbio anche se siamo convinti di aver preso il nucleo meglio di loro. In altre parole, non disturbiamo nessuno, come noi vorremmo non essere disturbati...

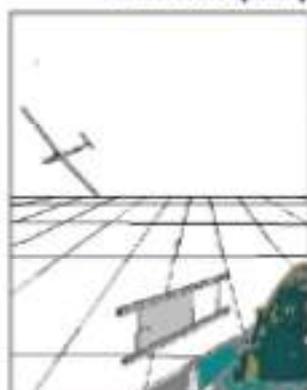
L'entrata in spirale

Se gli alianti sono pochi, forse uno o due potrebbero trovarsi alla quota che raggiungeremo con l'entrata in termica. Essi vanno identificati e tenuti d'occhio, senza dimenticare altri eventualmente in entrata nello stesso momento. Le manovre d'aggiustamento dell'ultimo momento possono consistere in una breve e moderata apertura dei diruttori o in una piccola virata a "S", entrambe comunque pericolose se c'è traffico convergente. Possiamo infine inclinare l'aliante imitando l'angolo di bank degli altri, ed inserirci nella traiettoria seguendo la coda di chi ci precede, o un immaginario "nastro" legato ad essa. Se non abbiamo esagerato, dovremmo trovarci più o meno a un terzo di giro indietro al primo aliante, con entrambi in grado di tenersi d'occhio reciprocamente. In **figura 2b** vediamo una descrizione della prospettiva che si ha di un altro aliante, quando si entra correttamente. **La figura 2c** invece rappresenta un'entrata decisamente erronea e pericolosa.

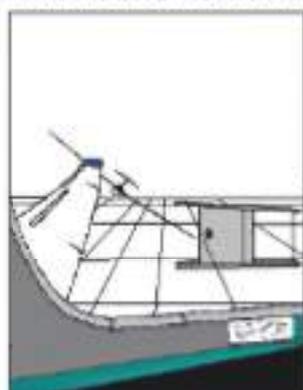
Figura 2b



La visione prospettica durante un'entrata in roccolo sbagliata



Durante l'avvicinamento, già si vede in pianta l'altro aliante



Verso l'estremità della nostra ala, l'altro aliante appare nella sua sagoma frontale



Eccoci entrare in traiettoria dell'altro aliante; se non ha fatto una manovra di evitamento. Massimo rischio!

Figura 2c

Un giro richiede da 15 a 25 secondi. In 5-7 secondi, alla nostra velocità, percorreremo circa 150 o 200 metri, ed è questa la distanza ideale da tenere da chi ci precede, per concederci un buon margine di sicurezza. Al primo giro, ascoltiamo il variometro senza guardarlo, ma diamo priorità al controllo della situazione di prossimità piuttosto che alla salita: se gli alianti sono già lì da almeno un paio di giri, avranno già compiuto una ricerca del nucleo. Se risulta insoddisfacente, dopo si potrà ricentrare e magari saranno gli altri a seguirci, oppure lasceremo per cercarci un'altra salita migliore. Se il roccolo vede già presenti più di due o tre alianti, occorre scendere a compromessi per un'entrata sicura. Per esempio unendosi non con una rotta tangente, ma avvicinando con una spirale più ampia per poi entrare con gentilezza alla stessa velocità del gruppo. Oppure facendo in modo di entrare più in basso (se la decisione viene presa con buon anticipo, spingendo già da un paio di chilometri di distanza, questo trucco permette spesso di entrare in maniera efficace e con meno preoccupazioni).

Pilotaggio prevedibile

Chi ci osserva in avvicinamento si chiede "che farà questo?". Il nostro pilotaggio deve essere chiaramente interpretabile e prevedibile, con poche o nessuna variazione di traiettoria. Un aliante che fa zig-zag nei pressi di un roccolo induce a pensare che non abbia visto nessuno, e che stia solo seguendo il proprio variometro per poi, magari, fare una brusca virata d'entrata in termica. La tecnica per entrare correttamente in roccolo è conosciuta, e tutti s'aspettano che venga usata. Quindi, usiamola! Se siamo noi ad essere in spirale, dal nostro punto di vista possiamo metterci in allarme per le manovre degli altri. Se il loro pilotaggio è calmo e preciso, senza cambi di direzione, possiamo concedere loro un po' di fiducia, e con-

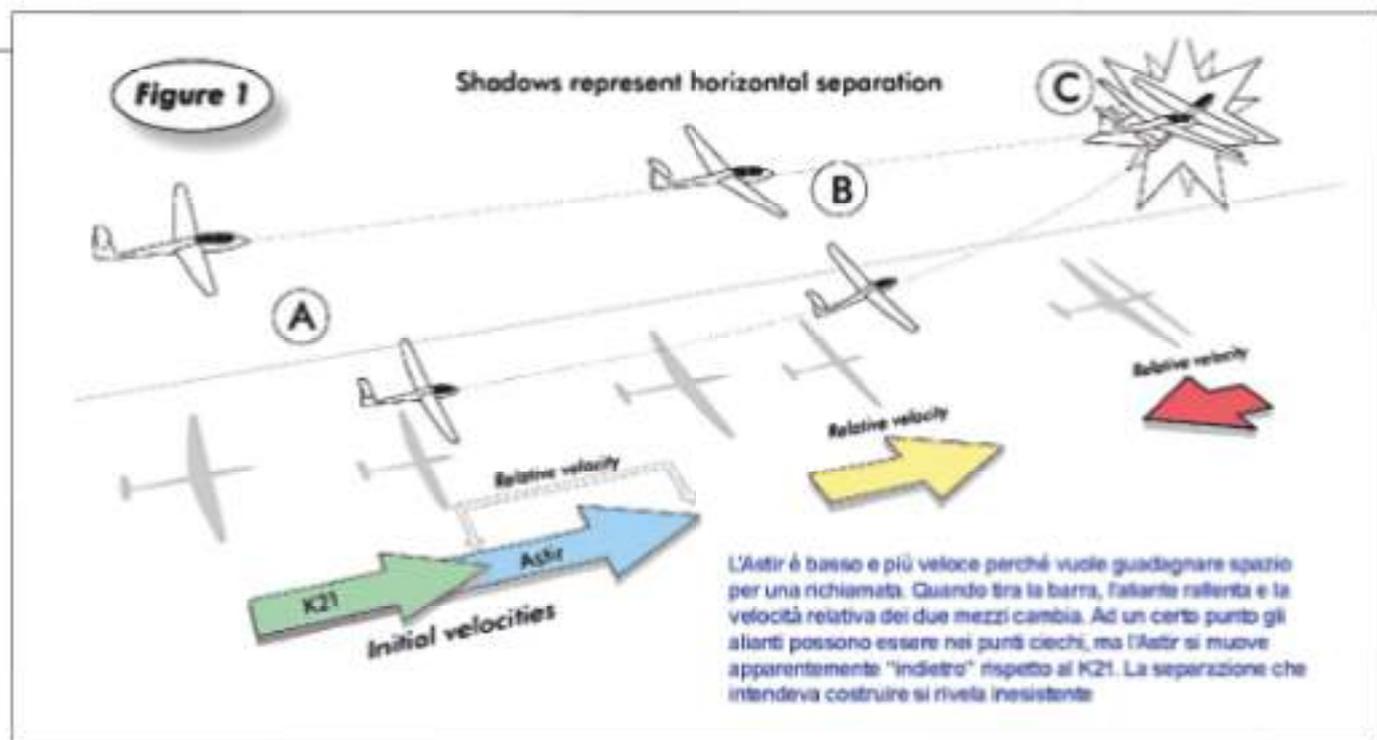
tinuare il nostro volo in spirale senza allargare o modificare la virata: ciò renderà la manovra più semplice e sicura per tutti. È a discrezione del singolo fare questa scelta di fiducia verso gli altri, ed ovviamente mantenere tutti in vista sarebbe l'opzione ideale, se non porta a conflitti dovuti a reciproche incomprensioni. Cosa che purtroppo accade spesso.

"Interno!"

Anche no. Conoscere il nome o l'appellativo dell'aliante che ci precede può indurci a chiamarlo in radio per avvisarlo del nostro imminente sorpasso all'interno della spirale. Questa abitudine ha molti punti critici. Le comunicazioni radio non sempre sono comprensibili e nemmeno possiamo sapere con certezza se la stazione è in ascolto sullo stesso canale. L'effetto è di solito molto irritante o allarmante per chi riceve la chiamata. Nelle gare internazionali, spessissimo, si è su canali diversi e numerosi, e in termica il silenzio radio è la norma. Scegliendo di volare in aliante si accetta un insieme di regole di precedenza che garantiscono la sicurezza del volo, e se ciò non ci piace è meglio lasciare, e cercare un'altra termica. Il problema però si ripeterà ancora, probabilmente. In roccolo è inevitabile che la salita effettiva sia inferiore all'ideale, in particolare con più di tre alianti. Facciamocene una ragione. Del resto, nelle giornate "blu" dei campionati internazionali, è quasi sempre il gruppone a portare a casa il risultato migliore, nonostante i ritardi nelle salite. Passare all'interno della traiettoria è sempre rischioso, perché a mezzo giro di distanza ci si ritroverà poi facilmente in conflitto di traffico.

I punti ciechi

Quinto principio base, infine, è il "doppio punto cieco" cioè la particolare posizione reciproca in cui

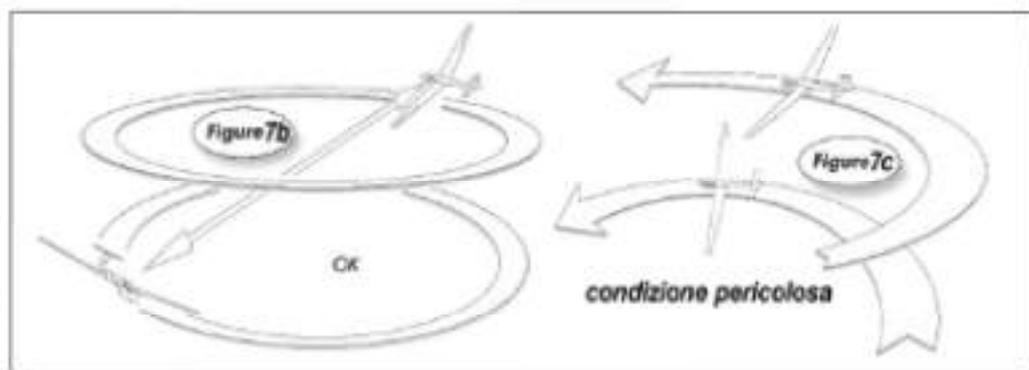


ciascun aliante di una coppia ravvicinata non può vedere l'altro. Avviene quando ci si trova sopra o sotto ad un altro (*figura 1b*). Per evitarlo, bisogna pianificare la propria posizione in anticipo; per risolvere la situazione, escludendo di andare avanti alla "spera in Dio" continuando a pilotare con precisione (peggio ancora sarebbe degradare il proprio pilotaggio!), si può provare a comunicare con l'altro o, meglio, uscire con dolcezza dalla termica usando prudenza e senza manovre brusche mentre si manda via radio un avviso della propria decisione. Vediamo ora con maggiori dettagli la gestione del roccolo dal punto di vista del pilota.

La percezione spaziale 3D

Ai piloti meno esperti manca, a livello istintivo, un piano di riferimento rispetto al quale essere consapevoli della propria posizione nello spazio tridimensionale e prevedere il movimento del proprio aliante, per non dire di quelli degli altri (*figura 1*). Né ci si possono aspettare miracoli e un apprendimento immediato. La consapevolezza della situazione è uno stato di continua attenzione che si deve articolare col controllo del proprio mezzo e i processi decisionali. Durante i corsi di base o avanzati, risulta molto difficile per l'istruttore preparare esercizi dimostrativi di cosa può andare storto nel volo in roccolo, senza esporsi a rischi importanti e inutili. I piloti quindi

si costruiscono un po' per volta la propria esperienza, magari confrontandosi con i più esperti. È certamente molto utile familiarizzare con le varie situazioni attraverso la teoria e la rappresentazione visiva (mimica delle mani, disegni rappresentativi dei vari scenari). Un segno inequivocabile di collisione imminente è quando un altro oggetto in volo rimane nella stessa posizione relativa, ma diventa otticamente più grande. All'inizio le dimensioni apparenti crescono lentamente, poi diventa esponenziale e manca pochissimo tempo all'impatto. Non si è in rotta di collisione se l'oggetto rimane in posizione stazionaria ma non cresce la sua dimensione apparente. Gestire un rischio identificato è relativamente facile, usando buon senso e alcune regole, per questo è importantissimo mantenere un'osservazione attenta. Va aggiunto un pilotaggio sicuro e preciso; non si deve arrivare a perdere il controllo della velocità, dell'inclinazione e traiettoria. Nulla sarebbe peggio che cadere in vite in mezzo a un roccolo. Prima di entrare in roccolo, bisogna avere fiducia in sé stessi, soprattutto nella propria capacità di tenere l'assetto e la velocità con precisione senza fissare l'anemometro.



Il senso di virata e la separazione verticale

In un mondo ideale, soprattutto in gara, si presume che se esiste già un roccolo, esso sia formato da alianti che girano tutti nello stesso senso. Potrebbe però accadere che, a quote diverse, ci siano versi opposti. Il buon senso ci dice che dovremo adeguarci a quelli ad altezza più vicina, per poi eventualmente invertire quando fosse consigliabile. Riflettiamo: siamo davvero in obbligo o necessità di entrare in quella termica?

Se sì, cerchiamo di prendere misure di precauzione, altrimenti procediamo comunque verso un'altra salita, o entriamo più in basso.

Gli alianti di basse prestazioni soffrono maggiormente dei movimenti verticali discendenti della massa d'aria, ed è più difficile prevedere a che quota si troveranno dopo pochi secondi, nella fase di entrata. Con alianti moderni di alte prestazioni l'incertezza si sposta sulla previsione di quanta quota guadagneranno nella richiamo d'ingresso (che comunque dovrebbe sempre essere dolce, senza rallentamenti eccessivi).

Noi piloti "ingarellati" cerchiamo di ottimizzare ogni fase di volo, ma va ricordato che c'è poco vantaggio competitivo nello sfruttare ogni centimetro di salita se poi ci si scontra con altri mezzi e si ha un incidente. C'è sempre una forte frustrazione nel dover accettare che, se gli altri alianti non sono ben centrati, anche noi dovremo unirvi a una spirale non efficiente. Ma questo è ciò che si deve fare per il bene del proseguimento del volo e della sana convivenza. In **figura 10** viene indicata una possibile tattica di centraggio della termica quando la si sta condividendo con un altro aliante: allargando la virata nel momento opportuno evidenziato con la "X" tramite una riduzione dell'inclinazione, verremo visti dall'altro pilota; se egli capirà che in effetti lì è meglio, sarà lui a seguirci mentre noi torniamo alla inclinazione precedente. Se, invece, lui manterrà la traiettoria iniziale non perfettamente centrata nel nucleo, dovremo di nuovo rispettare la sua

Correzioni al centraggio in una termica condivisa



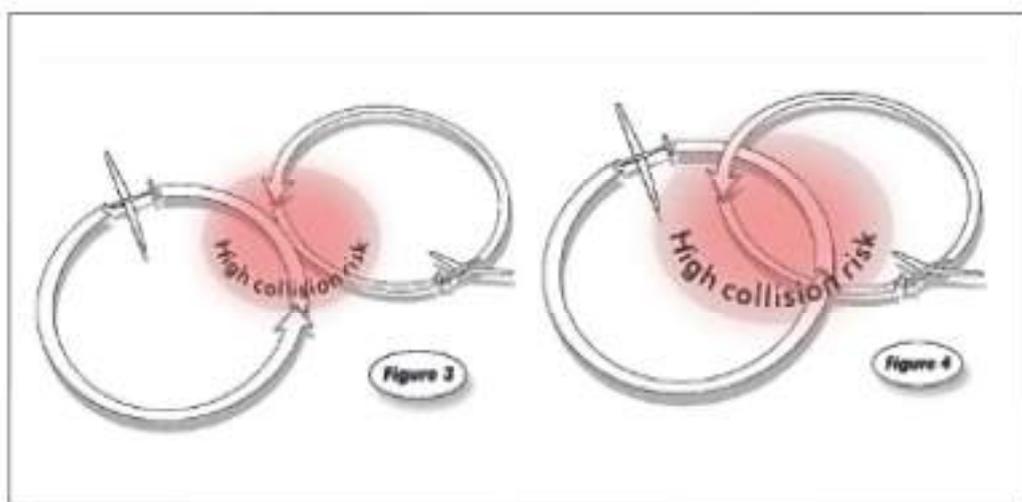
Figura 10

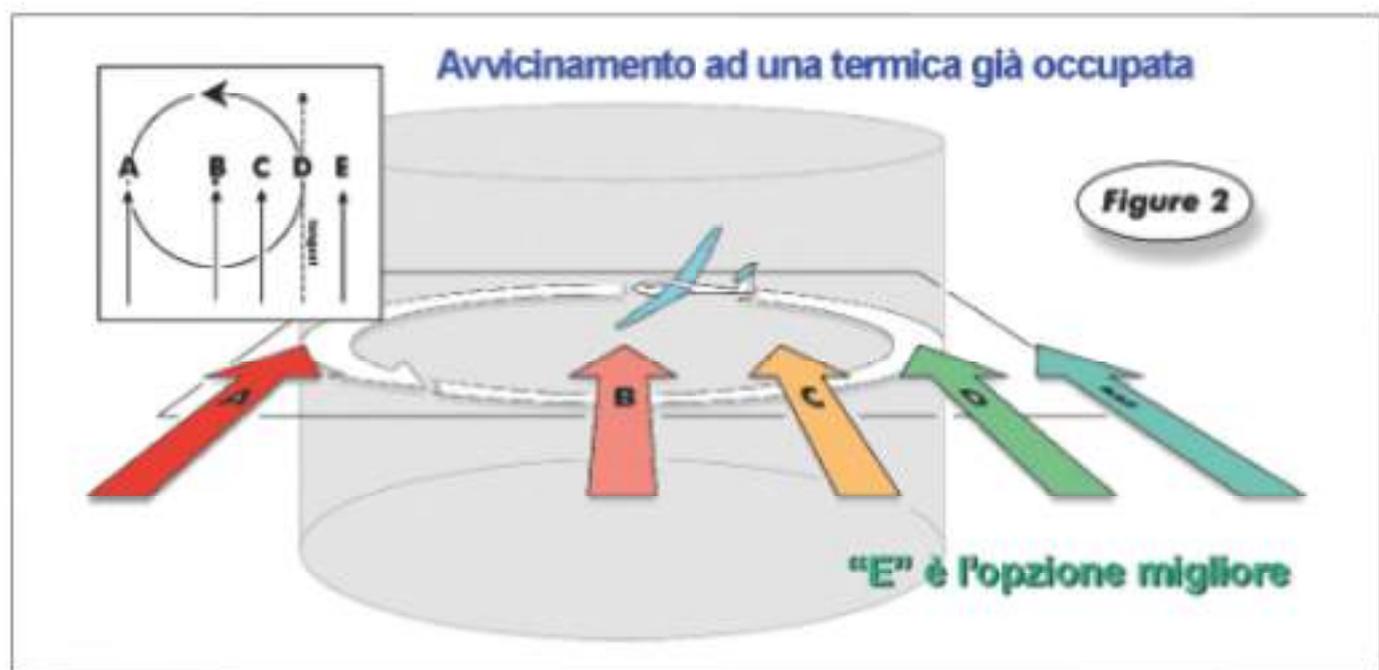
traiettoria senza superarlo all'interno, per poi riallargare nuovamente. Così facendo resteremo in sicurezza, eviteremo conflitti personali e magari alla fine lo porteremo a seguirci verso il nucleo.

In un normale avvicinamento a un roccolo durante un volo ambizioso, potremmo voler puntare veloci la tangente dell'ipotetico nucleo, con l'intenzione di fare una brusca virata in salita, convertendo energia potenziale in quota con la massima efficacia. Serve una perfetta visione del traffico circostante, sia sopra che accanto, una precisa previsione della quota a cui arriveremo, e della velocità che non dovrà scendere mai sotto i 105 km/h. Realisticamente però, la tensione e la fretta ci lasceranno solo il tempo di un'occhiata, e questo è molto pericoloso in termini oggettivi e reali.

Le velocità relative tra oggetti volanti hanno effetti esponenziali sulle conseguenze di una collisione. In spirale, vanno considerate le velocità su tre dimensioni, non soltanto due... Pochi campioni sono in grado di avere un quadro preciso di tutti i movimenti reciproci, compresi momenti "ballistici", nei due o quattro secondi decisivi per l'entrata in termica.

Figura 3 e 4





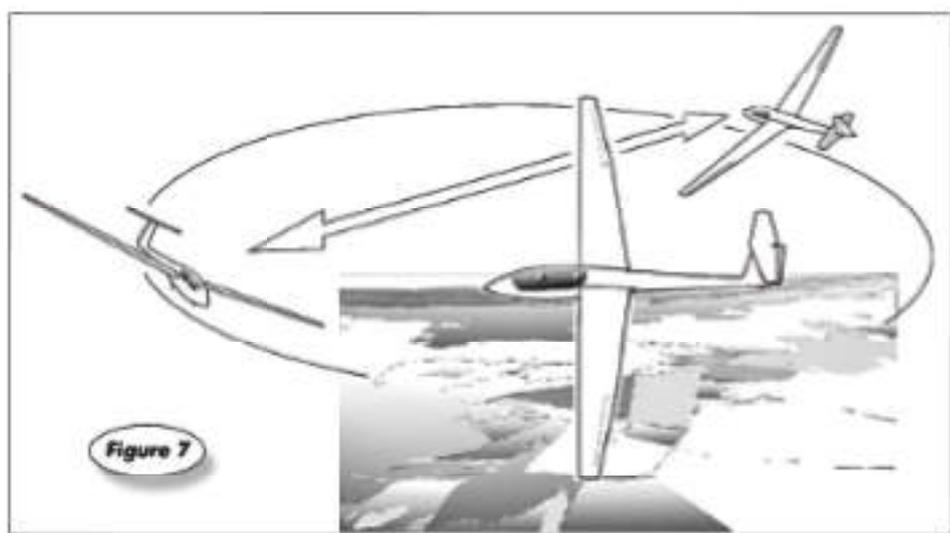
E le cronache sportive dimostrano che non è raro che si sbagliano loro stessi o i loro emuli e "succhiacode". La separazione verticale in roccolo non dovrebbe essere inferiore a 30 metri. Come si vede nelle **figure 7b** e **7c**, con due mezzi da 15 metri d'apertura, la separazione tra le estremità alari sarà di pochi metri, ma è accettabile se ci si trova in posizioni lontane, come a 120 o 180° sul cerchio.

Separazione orizzontale

Con un solo aliante già in spirale, e assumendo per semplicità che arriverete alla sua stessa quota, a prescindere se ciò avverrà con una richiamata o semplicemente planando verso la termica, ci sono cinque rotte per unirsi alla sua salita, e di queste solo due sono praticabili mentre le altre tre sono modi utili per cercare pasticci. Nella **figura 2**, la **rotta A** è suicida o peggio. La **rotta B**, verso il centro, farà sì che le due traiettorie si intersechino. I **cerchi ombreggiati** nelle **immagini 3, 4 e 5** rappresentano le zone di pericolo: le velocità dei due alianti non saranno quasi certamente in armonia e le posizioni relative saranno in continuo movimento, facendo che si che una distrazione dei piloti predisponga il sistema alla collisione. La **rotta C** è una modesta variazione della B, in cui i centri delle virate dei due alianti sono più vicini tra loro. Di conseguenza,

le aree di potenziale rischio (ombreggiate) sono più ampie, e più lunga la durata ciclica del conflitto di traffico. Inoltre, sono più lunghi i momenti in cui uno dei mezzi si troverà nel punto cieco dell'altro.

La **rotta D** è quella ideale. Purtroppo non possiamo pretendere la perfezione da tutti, ogni volta, e in particolare i piloti meno esperti non sapranno sempre arrivare al momento esatto, nella giusta posizione in opposizione di 180° all'altro e con la stessa velocità angolare di virata. In pratica, vi si arriva spesso con anticipo o in ritardo nonostante le migliori intenzioni. La **rotta E** permette di evitare i problemi espressi sopra, spostando la tangente d'arrivo e permettendo l'esecuzione di un avvicinamento concentrico alla spirale fino a trovare la corretta posizione reciproca. Essa non va eseguita se l'altro aliante non si trova già un po' avanti a noi, altrimenti il suo pilota si sentirà minacciato e non vorrà continuare la



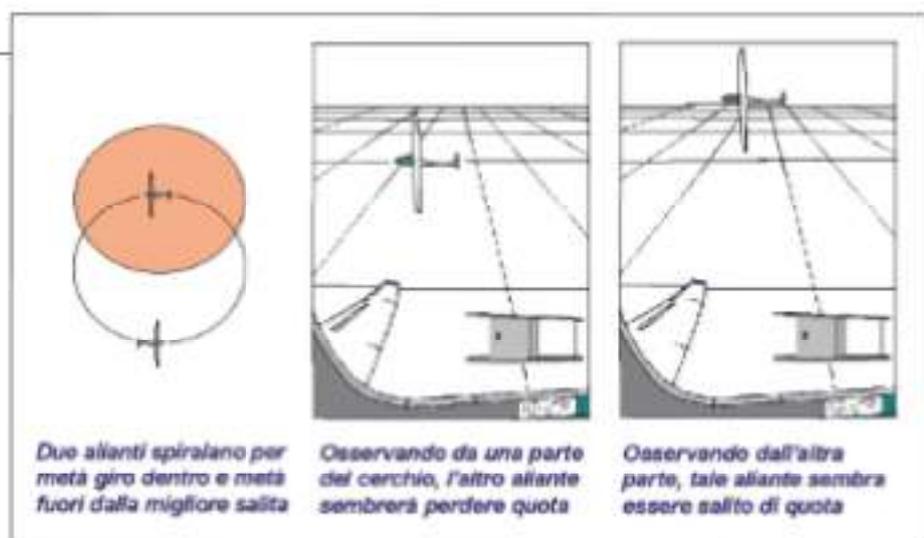


Figura 11

propria traiettoria che lo porterebbe a perdere di vista il traffico in avvicinamento, cioè a fare un "atto di fede" nelle capacità di un'altra persona della quale non sa se lo abbia visto né quale sia il suo stato d'attenzione e d'esperienza.

La posizione reciproca

La posizione corretta è sulla parte opposta del cerchio, abbastanza più in alto rispetto al bordo inferiore della propria capottina, come mostrato nel disegno soggettivo in **figura 7**. I due aianti dovrebbero rimanere stazionari l'uno in relazione all'altro, senza cambiare nemmeno la dimensione apparente (l'altro non deve diventare più piccolo o grande) (v. anche le **figure da 11 a 13**). Ciò si può ottenere anche con

velocità individuali diverse, se i diversi raggi di virata sono adeguati alla velocità: persino rispetto a un parapendio, un delta o un uccello si riesce a mantenere questa posizione ideale (**figura 8**). Se le tracce non sono perfettamente concentriche, l'altro oggetto sembrerà spostarsi nel nostro campo visuale.

Tornando alla rotta di **approccio E**, con avvicinamento progressivo concentrico, la tangente dovrebbe essere circa 50-80 metri più esterna alla traccia dell'altro aiante (un paio di aperture alari). Il punto di entrata deve essere quello in cui l'altro si sta già allontanando da noi, e se ne vede la coda e di tre quarti la fusoliera. Se la distanza laterale della tangente è troppo grande, la fase di entrata si rivelerà troppo lenta e l'altro aiante potrebbe raggiungerci da dietro, con noi a metterlo in difficoltà.



SeeYou

Installa gratuitamente SeeYou Navigator e sblocca funzionalità aggiuntive con l'abbonamento a SeeYou



www.SeeYou.Cloud

- Apps per la navigazione
- Pianifica i tuoi voli di distanza
- Registro voli
- Impara & Condividi
- Integrazione dati meteo
- I miei dispositivi



nav[IT]er

Enabling pilot excellence

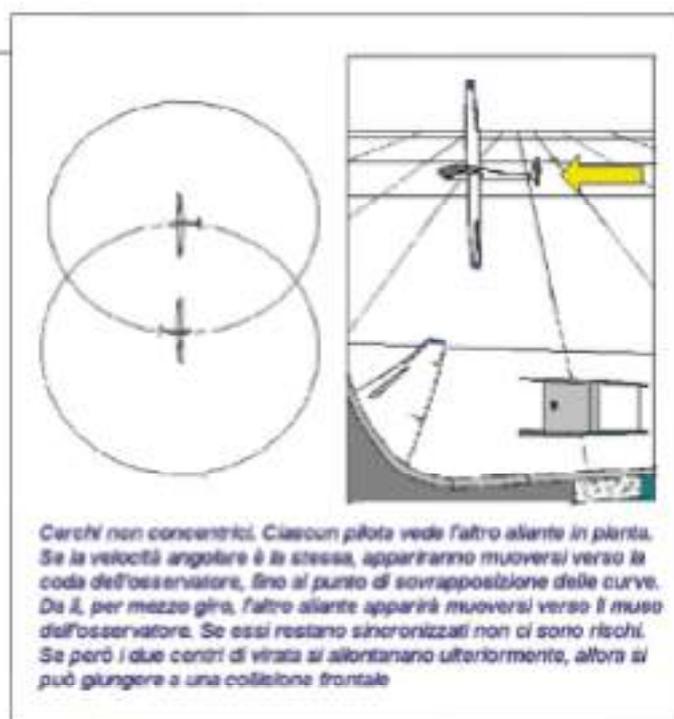


Figura 12

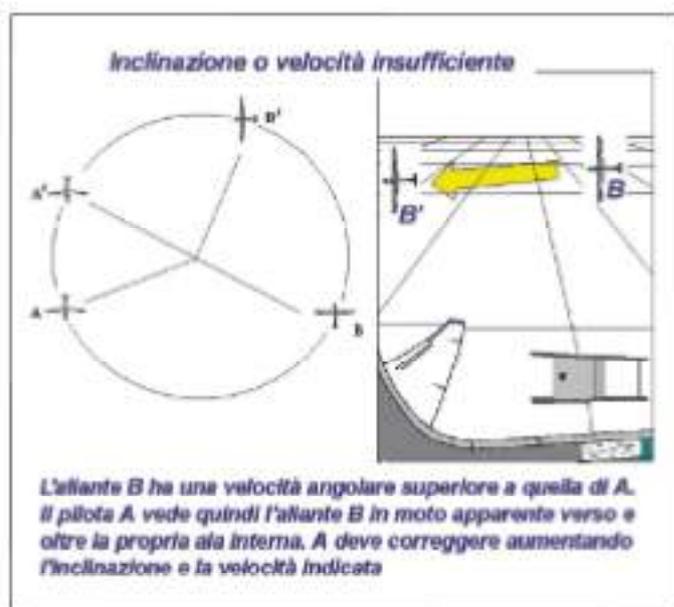


Figura 13

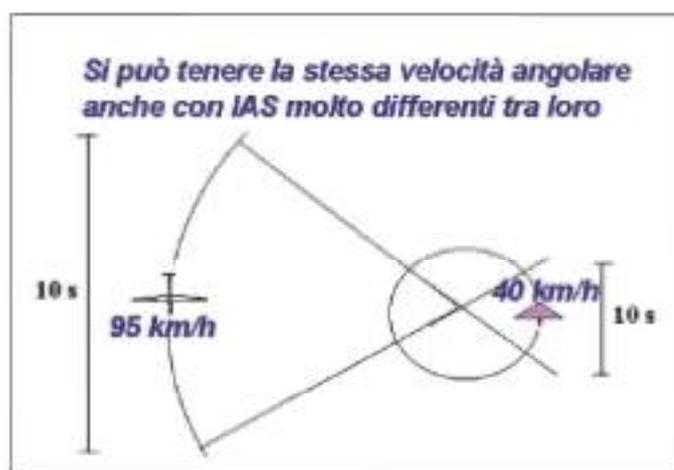


Figura 8

Se invece la distanza tangente è piccola, perderemo di vista per qualche tempo l'altro ariante.

La **figura 9**, nelle fasi A B C illustra come dovrebbe svolgersi l'entrata in tangente larga: essa risulta più adattabile e correggibile se necessario perché, se la posizione non è quella ottimale, si può continuare a girare largo fino a ritrovare l'ingresso ideale, mantenendo sempre l'ariante già in spirale in vista (per lui, invece, sarà possibile perdere di vista l'ariante che vuole entrare, purtroppo).

In ogni caso, non è mal facile entrare in spirale con perfetta velocità, raggio e posizione reciproca. Ci vuole esperienza da accumulare con progressione.

Negli stessi grafici A B C, le **freccie nere** esprimono "chi vede chi": nella fase B e poco prima, il primo ariante ha infatti quello in ingresso nel cono cieco posteriore.

Troppo vicino

L'illustrazione in **figura 6** rende bene una situazione familiare nelle competizioni, come dimostrato da tante fotografie. Il disegno riproduce la vista dall'abitacolo posteriore di un biposto, mentre davanti la visione può apparire meno pericolosa di quello che è. Se le velocità relative sono prossime a zero ed entrambi i piloti sono "sul pezzo", non possiamo dire che sia una situazione di assoluto pericolo (infatti il Flarm può tranquillamente ignorarla proprio per l'assenza di movimento reciproco). Ma non è una scelta da incoraggiare. Durante l'approccio non è difficile eseguire piccole correzioni di velocità (aumento o diminuzione). Evitando di tagliare all'interno, praticando molta pazienza e consapevolezza, si può sempre rivalutare la scelta ed abbandonare il tentativo d'ingresso per andare a prendere un'altra salita meno affollata.

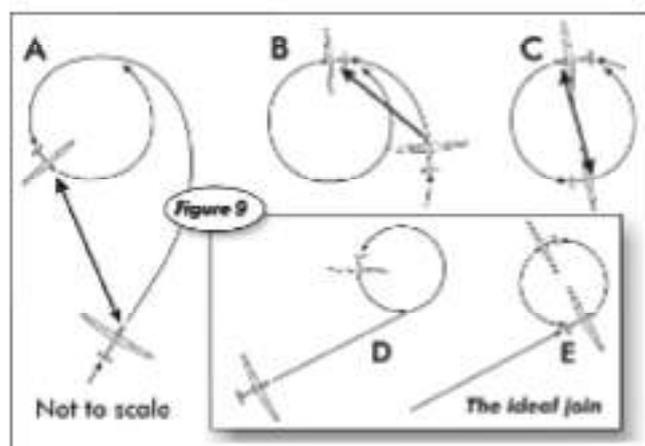


Figura 9

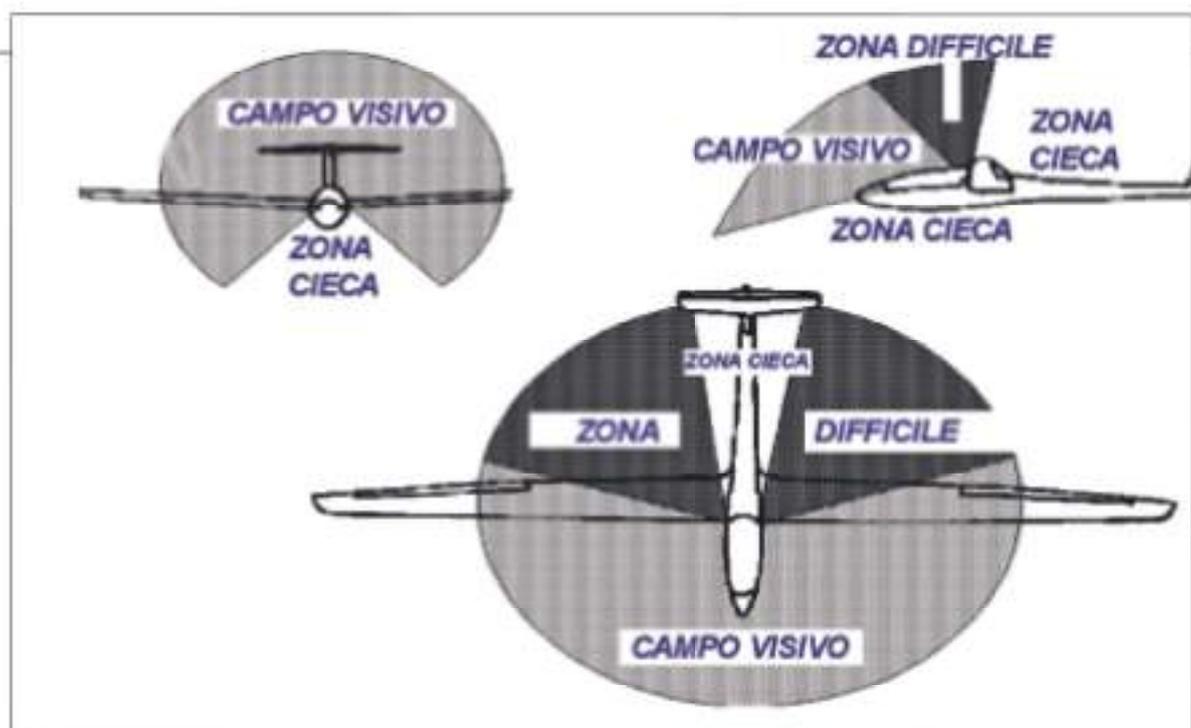


Figura 1b

L'uscita dal roccolo

Se possibile e ritenuto utile, si può annunciare la propria sigla di gara aggiungendo la dichiarazione "lascia", poi raddrizzare gradualmente la prua e andarsene. È sempre necessario assicurarsi che non ci siano conflitti di traffico (alianti in posizione esterna o in avvicinamento), ed evitare manovre improvvise che sono imprevedibili per gli altri.

Le collisioni

Purtroppo qualche collisione avviene ogni anno nel mondo. Nel caso dei biposto, vengono coinvolte fino a quattro persone, talvolta di più. Conosco personalmente una decina di piloti che si sono lanciati col paracadute a seguito di un urto che ha reso ingovernabile l'alante. Le conseguenze sono di vario livello: da una caviglia dolorante a lunghe battaglie legali riguardanti le responsabilità civili o penali. Le vite di alcune famiglie sono state cambiate per sempre da questi incidenti. Nel mio ruolo di direttore di gara ho ricevuto frequenti segnalazioni di comportamenti pericolosi, aggressivi, o sconsiderati da parte di altri concorrenti: sottovalutazione del rischio o vera e propria incompetenza sono talvolta innegabili.

Altre volte ho ritenuto di poter ravvisare un comportamento inadeguato da parte di entrambe le parti, non solo da parte dell'oggetto di protesta.

Chiedo a tutti i piloti di ragionare non soltanto in termini di precedenze, di diritto e di piena libertà di sfruttamento della "propria" termica in maniera individuale, ma di essere invece altruisti durante la condivisione della salita. Consiglio di mantenere un comportamento prevedibile, o di lasciare spazio al nuovo

arrivato concedendo strada, come farebbe un gentleman che, tanto, saprà trovare sempre un'altra, migliore termica. ■

