

A VOLTE SI NASCE GIÀ GRANDI

XL-009

Il cross dei Lepini





1. Introduzione

La collaborazione tra i club ParaNormAli e Il Pulcino ha portato alla nascita del

XL-009 Il Cross dei Monti Lepini

Due giorni di voli di cross nella magnifica cornice dei Monti Lepini, una serata a base di stelle, brace e falò presso il parco della Casa di Pietra, due giorni di volo e crescita per i partecipanti !!!

E' doveroso sottolineare che non è né una gara né una manifestazione sportiva di nessun genere!

Gli eventuali partecipanti devono essere consci che si sta parlando solo di due giorni da passare insieme per divertirsi e che per quanto riguarda il volo ogni pilota sarà responsabile per se stesso sia nella decisione di decollare sia per quanto riguarda le normative vigenti (brevetto, assicurazione, etc etc).

Inoltre ci sembra **IMPORTANTE** sottolineare che il tutto non è assolutamente a SCOPO DI LUCRO.



2. Didattica

XL 09 - il CROSS Dei LEPINI - NORMA 13 e 14 Giugno 2009			
Il volo di cross			
COSA FARE			NOTE
GIORNI PRIMA	Analizzare la meteo per identificare il miglior sito	In funzione della stagione e delle condizioni meteorologiche si effettua la scelta del sito di volo	Se voglio fare cross in estate non vado a Norma anche se le previsioni danno sole e venti a regime di brezza. Nell'analisi della meteo attenzione ai venti in quota e a come la direzione di provenienza cambia nel tempo
	Contattare eventuali compagni di volo	Non necessariamente i migliori piloti ma sicuramente piloti con cui c'è affiatamento!	Il cross è anche sacrificarsi in lunghi recuperi, bisogna poter contare sui propri compagni.
	Raccogliere informazioni sul sito prescelto	Notam, atterraggi, condizioni particolari legate alla stagione (brezze) accessibilità delle aree di decollo e eventuali servizi di recupero	Il miglior modo per raccogliere informazioni è contattare i piloti locali
	Qual è il giorno buono	Se il vostro obiettivo è fare cross dovete entrare nell'ordine di idee che per fare chilometri la cosa fondamentale è che ci siano delle ottime condizioni meteorologiche Alcuni voli di cross sono stati effettuati in giornate al limite del volabile. Non è quella la strada giusta, voi dovete avere sempre ben chiari i vostri limiti	Programmate i vostri tentativi in funzione della meteo e non dei giorni feriali o festivi. Il cross richiede tempo e tanta passione non incoscienza!
GIORNO PRIMA	Verificare l'attrezzatura	Non è necessario rifare la sacca la sera prima ma assicuratevi di avere con voi gli indumenti idonei al volo e alle quote che presumibilmente vi troverete ad affrontare. In ombra sotto i cumuli fa freddo!	La speed, la sella e la vela nuova si provano e regolano con calma, richiedono più giornate di volo per essere messe a punto.
	Caricare	RADIO	Verificate di avere sufficiente credito
		GPS	
		VARIO	
CELLULARE			
SERA PRIMA	Riposo	Cercate di dormire almeno 8 ore e evitate gli eccessi nel mangiare, bere e fumare.	Altrimenti dopo i 35 sarete ridotti come Cocciolito
GIORNO DEL CROSS	Alimentazione	Una bella colazione e a metà mattinata uno spuntino leggero	
	Bisogni	Evacuate!	Il freddo accelera i processi di diuresi tenetelo presente
	Per fare Cross di decolla presto 12:00!!!	Se la vostra intenzione è decollare alle 12:00 fate in modo di essere in decollo alle 11:00, avere il tempo di guardarsi intorno per capire l'evoluzione della giornata è importante. Già in macchina ci si guarda attorno	Evitate Pucci ed eviterete stressanti ritardi
CONTROLLI PREVOLO	Concentrazione	Trovate dieci minuti prima del volo per raccogliere le idee per prefigurare il vostro ipotetico percorso e le eventuali criticità	



	Sicurezza	Dedicare tutto il tempo necessario alla vostra sicurezza, quando chiudete i cosciali e il ventrale verificate attentamente!	Fate molta attenzione alle selle con zavorra-potastrumenti integrati nella seduta
	Prova radio	Dare il proprio nome e quello a cui è destinato il messaggio, dare ok e pretendere l'OK, positivo/negativo e non si e no	IN VOLO si risponde quando si ha la possibilità
DECOLLO	Un buon decollo	Sbagliare ripetutamente il decollo ci porta ad accumulare stress, una volta in volo rischiamo di essere nervosi e poco lucidi.	E' importante la tecnica e per migliorarla è necessario allenarsi in campo con vento e senza
	Tutti insieme	Decollare mezz'ora dopo, non aiuta ma peggiora, se si perde il contatto col gruppo tutto diventerà più difficile	Se la giornata sembra buona cercate di decollare tra i primi
VOLO TERMICA	La prima termica	Ricordate che solitamente la prima termica non si può scegliere ma si deve salire.	Fate in modo di essere più alti degli altri se è necessario li aspetterete.
		Se siete riusciti a salire prima degli altri dove aspettarli! Partire da soli se non avete la sufficiente esperienza vi porterà a terra in poco tempo!	Se la termica è azzurra sarà difficile aspettare ma se siete a base cumulo portatevi sulla zona marginale sopravvento dove l'aspirazione cessa e perdetevi 50-100m dopodiché tornate alla zona d'aspirazione e riguadagnate i metri persi in precedenza...ripetere la giostra sino a che non si è ricompattato il gruppo.
	Le termiche	Le termiche non sono statiche, non sono rotonde, non sono verticali, non sono costanti ma possono anche essere tutto questo!	Le termiche cambiano in funzione della zona in cui vi trovate. Esempio: Di fronte Norma ho termiche sventate, strette con valori di +3 mentre su Monte Lupone (3Km in linea d'aria dal decollo) ho termiche non sventate, abbastanza grandi e con valori di +5!!!
	Termicare in gruppo sotto i cumuli	Valutate la tipologia di cumulo sotto cui vi trovate a termicare guardando i cumuli che vi circondano.	Sicuramente se il vostro cumulo sta degenerando anche gli altri avranno un sviluppo verticale notevole.
		In Gruppo non si entra in cumolo e se si entra si comunica entrata ed direzione intrapresa per uscire. Esempio: Tizio a tutti gli altri, sono entrato in cumulo, direzione di uscita sud-est!!!	NO PANICO-Bussola!!! La bussola è uno degli strumenti fondamentali per il volo esattamente come il variometro.
	Termicare in gruppo	Il cumulo umile NON E' UN MOSTRO CATTIVO ma un nostro grande alleato	Basta riconoscerlo
Si gira concentricamente Tutti assieme! Tutti dalla stessa parte!		Capito Ruggero?	
	Fate attenzione ai piloti che sono in termica con voi. Non fate improvvisi cambi di direzione, il vostro pilotaggio deve essere facilmente interpretabile da gli altri Piloti.	Dovete farvi capire e dovete capire!	
INTERPRETARE	Fate la VOSTRA previsione	Le previsioni meteo, in quanto previsioni, possono sbagliare! In volo dovete continuamente raccogliere informazioni sulle condizioni aerologiche nelle quali vi trovate e, se siete in grado, dovete farvi la vostra micro previsione. E' importante avere sempre presente:	Io comunico ai compagni
		La direzione e l'intensità del vento	
		Lo sviluppo delle nubi...previsto e reale!	
		L'attività termica della giornata	Quante termiche ci sono (una ogni 100m), come sono le termiche?



		Eventuali brezze locali dovute alla morfologia della territorio	Nella Val Roveto, da San Donato alla piana di Avezzano, si trova quasi sempre vento da SUD-SUDEST
		Eventuali velature in quota e la loro direzione di movimento....La velatura viene o va via? La giornata migliorerà o peggiorerà???	I costoni e le piane in ombra non danno termiche
	Sapersi adeguare	In funzione dell'evoluzione delle condizioni meteo modifico il mio pilotaggio.	La giornata è ricca di cumuli e termiche, volo alto e veloce, con il passare delle ore i cumuli crescono un pochino, le termiche aumentano e si creano ampie zone in ombra sul terreno....cosa faccio, cosa penso?
TRAVERSI	Dal punto A al punto B	La prima regola è assicurarsi di avere la quota necessaria per effettuare un traverso	Non esiste una quota assoluta e indispensabile...la quota è funzione delle condizioni meteorologiche!!!
		Prima di lasciare la termica dovete avere ben chiara quale sarà la vostra traiettoria nel traverso da A e B.	Traiettoria ad arco, linea retta?
		Durante un traverso guardate sempre chi vi sta intorno o davanti.	Spostamenti di soli 10m a destra o sinistra rispetto alla propria traiettoria fanno una grande differenza di quota a fine traverso.
		Durante un traverso guardate sempre i cumuli, fumi, l'orografia, gli uccelli, il polline, le foglie	Sono molti gli indicatori di ascendenza dove imparare ad interpretarli
		Se siete in gruppo assumete una formazione a ventaglio ed comunicate con i compagni	La probabilità di trovare linee portanti aumenterà.
	L'uso della speed	Durante i traversi il nostro obiettivo è mantenere sempre la massima efficienza! Per farlo è spesso necessario usare la speed. Quando e quanto tirarla:	
		Con vento contro devo tirare la speed!	Il riferimento per determinare quanto tirare la speed e la velocità della vostra vela a freni rilasciati. Tiro la speed per dimezzare la differenza tra la mia velocità teorica e la mia velocità reale. Esempio: Avanzo a 20Km/h, la mia vela fa 40Km/h sui freni, tiro la speed fino ad arrivare a 30Km/h
A favore di vento non devo tirare la speed!		Sono già alla massima efficienza se tiro la speed la mia efficienza può solo calare!	
AGGANCI DOPO I TRAVERSI	Siate intelligenti	Scegliete con attenzione il punto di appoggio al costone dopo un traverso, massima attenzione ai sottoventi e agli indicatori di termica come cumuli, uccelli, polline, foglie, fronde degli alberi, ecc..	
	Siate furbi	Se siete in volo con piloti più bravi e con più esperienza lasciate che siano loro ad indicarvi la strada, ma usate sempre la testa! Un pilota capace potrebbe decidere di andare a salire un termica di sottovento o potrebbe azzardare un passaggio a bassa quota in zone senza atterraggi....siete sicuri di poterlo fare anche voi???	Seguire per imparare, usando la propria testa e ragionando sulle scelte di chi è più bravo e capace vi aiuterà ad imparare in fretta. Seguire e basta è pericoloso!!!
	Siate opportunisti	Se uno trova un buona termica andate di corsa tutti lì !!!	



VOLO A COSTONE	Interpretazione, come volare a costone?	Il volo a costone solitamente è il più facile e redditizio. Ma esistono delle condizioni al contorno che condizionano il nostro modo di volare a costone:	
		L'esposizione del costone rispetto al vento e al sole.	Solo le due condizioni fondamentali per avere o no attività termica e/o dinamica.
		L'orografia del costone...molto ripito o molto dolce.	Un costone con pendenza molto blanda difficilmente genera termica e/o dinamica.
		La vegetazione ... prato, bosco, roccia.	La roccia è garanzia di attività termica e/o dinamica.
	Le linee di portanza sui costoni	Come riconoscerle...ci vuole tanta sensibilità	Le creste e i crinali sono spesso linee di portanza
VOLO IN PIANURA	Gli indicatori di termica in pianura	In pianura mancano alcuni dei riferimenti che invece sfruttiamo sui costoni e allora ci dobbiamo affidare a cumuli, uccelli, aree industriali, campi arati o ampie zone asfaltate meglio se contornati da prati verdi o bosco (aumenta il gradiente termico).	
	Il volo di gruppo	In pianura è fondamentale volare in gruppo e in configurazione a ventaglio...più ampia sarà la porzione di cielo che saremo in grado di scandagliare maggiori saranno le probabilità di trovare una termica.	
	Le quote	Quando trovate una termica fate il pieno di quota, la prossima potrebbe essere più lontana di quanto pensate.	
ATTERRAGGIO	Cosa fare prima	Per situazioni di fuoricampo, scegliete sempre e solo gli atterraggi più sicuri e mai quelli più comodi.	
		Attenzione a vento, linee elettriche, alberi, sottoventi dovuti ad edifici, non fidarsi dello strumento, non vede gli ostacoli.	
	Cosa non fare durante l'atterraggio	NO ORECCHIE A BASSA QUOTA	Rarissimamente sono utili, se dovete usare le orecchie per atterrare significa che avete sbagliato qualcosa in precedenza!!!!
		NO SPEED A BASSA QUOTA	Lo speed a bassa quota è permesso solo in casi di estrema necessità, situazioni in cui il vento forte vi trascina indietro e rischia di farvi finire su qualche ostacolo. Se invece andate indietro e avete spazio No Problem!!!
		NO MANOVRE ACRO movimenti armonici e ponderati.	No comment
		Attenzione a pompare energicamente con i freni	E' una manovra che se fatta bene, da piloti capaci, ha una buona efficacia per atterrare in situazioni di campo corto o top stretto....ma PUO' ESSERE MOLTO PERICOLOSO! Si rischia di andare facilmente in stallo!
	Cosa fare dopo	Comunicazione radio: OK, luogo, come intendo tornare, RADIO ACCESA	se occorre ponte radio
Chi è in volo presegue il suo volo chi prima buca si preoccupa di recuperare l'auto e gli altri			
Ci si sposta verso un luogo facilmente raggiungibile			



		Si cerca di tornare autonomamente	
		Per le signorine un po' più di attenzione	
PROBLEMI	Cosa fare in caso di problemi	Comunicazione radio: PROBLEMA! luogo, stato fisico e attrezzatura, RADIO ACCESA	Il Telefono deve essere sempre a portata di mano
		Si passa per radio la notizia al gruppo se occorre si fa ponte radio	
		Chi è in volo ATTERRA IN SICUREZZA e cerca di portare soccorso o coordinare i soccorsi	
EMERGENZA	Configurazione di volo anomala o chiusura	Se siete bassi sul costone TIRATE L'EMERGENZA!!!	Non pensate agite!
		Se siete alti e se non riuscite a ripristinare una condizione di volo normale in 5-10 sec lasciate perdere e verificate a che quota siete rispetto al terreno.	Dovete guardare sotto di voi e non di lato la prospettiva potrebbe farvi brutti scherzi.
	Emergenza aperta cosa fare	Se valutate di avere molta quota (800-1000m) rispetto al terreno potete cercare ancora di riaprire la vostra vela... ATTENZIONE , in quei momenti si perde la cognizione del tempo, non insistete per più di qualche decina di secondi!!!	LUCIDITA'
		Se avete gli sganci rapidi apriteli e lasciate il vostro parapendio. Se non avete gli sganci rapidi dovete cercare tirare a voi il vostro parapendio, Trazionate con molta forza un freno o le C o uno stabilo	
Siete atterrati cosa fare	Comunicazione radio: ESITO! luogo, stato fisico e attrezzatura, RADIO ACCESA	Il Telefono deve essere sempre a portata di mano	
CONCLUSIONI	Volare in cross dovete:	Essere motivati	
		Imparare a volare in gruppo	
		Studiare la meteo sulle carte, capire la meteo sul posto.	
		Interpretare la giornata	
		Dedicare tempo ai vostri obiettivi	
		Non avere paura di bucare	



Grazie mille per l'attenzione