



www.deltaclubblaveno.it



VOLARE INSIEME CON BUONSENSO



Tratto da "Il Buonsenso del Crapa"!





VOLARE È FORSE LA COSA PIÙ BELLA CHE SI POSSA FARE INSIEME,
IN PUBBLICO, SENZA ESSERE ARRESTATI.

PER EVITARE CHE DIVENTI PERICOLOSO (CHI LO SA LO EVITA...)
NON BASTA ATTENERSI ALLE REGOLE DI VOLO: SERVE

BUONSENNO.

La legge impone numerose regole di precedenza il cui scopo principale è stabilire, in caso di incidente, chi ha torto e chi ha ragione.

A noi interessa divertirci insieme riducendo al minimo il rischio di incidenti. Purtroppo non è possibile tenere visivamente sotto controllo tutti i piloti in volo. Parapendio, deltaplani ed alianti, oltre che velocità diverse, hanno angoli morti differenti: l'alante non vede dietro e sotto, il delta non vede dietro e sopra, il para non vede dietro e sotto.

Nonostante il cielo sia grande, alianti delta e para tendono ad ammuccchiarsi negli stessi posti (le ascendenze) come mosche sul... miele.

Come se non bastasse, i rapporti tra delta e para sono spesso tesi: uno vede l'altro come una ragnatela, l'altro vede l'uno come una pericolosa scheggia vagante, e l'alante li vede come boe fisse...

In questa situazione rispettare le regole ufficiali delle precedenza non è sufficiente.

BISOGNA USARE BUONSENNO!



Il concetto principale del buonsenso è **COMPORTRARSI IN MODO PREVEDIBILE**. Evitare manovre brusche, guardare prima di virare e far capire chiaramente le proprie intenzioni sono tre semplici esempi di buonsenso.

Visto che non ci è possibile controllare costantemente la posizione degli altri piloti nelle vicinanze, è indispensabile che tutti si rendano conto che non si può pretendere di avere spazio da chi non ci ha visto (ad esempio perché siamo nel suo angolo morto) e non possiamo pretendere "la precedenza". Potremmo forse pretendere (facilmente a torto come vedremo) di avere ragione a collisione avvenuta...

Inevitabilmente, soprattutto volando in termica, perdiamo di vista chi ci vola vicino per cui occorre farsi una **MAPPA MENTALE** della posizione dei piloti nelle vicinanze ed aggiornarla continuamente.

E' per questo motivo che bisogna comportarsi in maniera prevedibile: chi mi ha perso di vista si aspetta di trovarmi, dieci secondi dopo, in una certa posizione. Se nel frattempo ho fatto una virata stretta ed ho invertito il senso di rotazione, mi troverò nel posto sbagliato... al momento giusto per incocciare!

Prima di passare ai suggerimenti pratici è indispensabile precisare e ricordare il concetto di "precedenza" in aeronautica poiché ha un significato profondamente diverso da quello automobilistico.

Le regole internazionali dell'aria stabiliscono che *"Se un aeromobile gode del diritto di precedenza, il pilota continua il suo volo mantenendo immutate prua e velocità. Egli non è tuttavia liberato dalla responsabilità di aver fatto tutto il possibile per evitare una collisione"*¹.

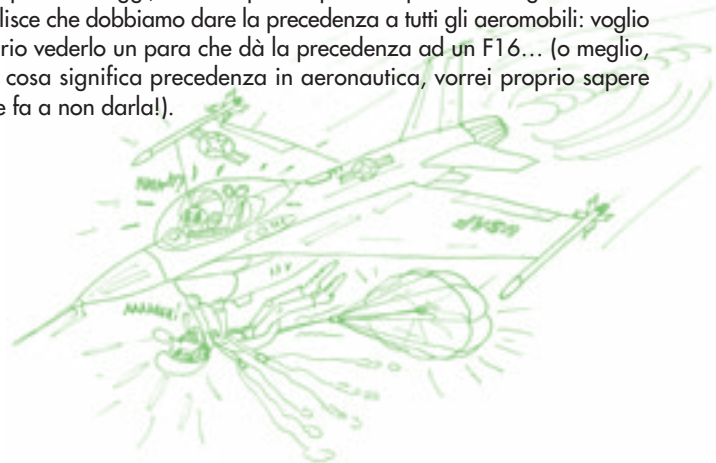




Precedenza non significa quindi aver ragione come spesso si crede. Di fatto la precedenza in aeronautica non è un diritto come siamo abituati a pensare ma, piuttosto, un dovere ed un obbligo non esente da responsabilità.

In questo articolo ho equiparato le regole che si riferiscono al VDS (volo da diporto e sportivo) a quelle dell'aviazione civile e generale degli aeromobili. Qualcuno dirà che noi, per legge, non siamo aeromobili, quindi le loro regole non ci riguardano. Non è vero. Sia per una questione di buonsenso (dividiamo lo stesso spazio, soprattutto con gli alianti), sia per una questione legale, le leggi dell'aviazione ci riguardano poiché, in caso di assenza di una regola, se ne applica per analogia una similare esistente.

A proposito di leggi, ricordo qui una piccola "perla" del legislatore che stabilisce che dobbiamo dare la precedenza a tutti gli aeromobili: voglio proprio vederlo un para che dà la precedenza ad un F16... (o meglio, visto cosa significa precedenza in aeronautica, vorrei proprio sapere come fa a non darla!).



SUGGERIMENTI PRATICI:

SE CI SI TROVA SU TRAIETTORIE OPPOSITE ED ALLA STESSA QUOTA IN ARIA LIBERA, TUTTI E DUE I PILOTI ALLARGANO ALLA PROPRIA DESTRA (per tempo e facendolo capire) "Quando due aeromobili si stanno avvicinando frontalmente o quasi, ed esiste un pericolo di collisione, ciascuno dei due deve modificare la sua prua verso destra" ².

NEL CASO CI SIA UN COSTONE

"Quando due aeromobili volano lungo un pendio avvicinandosi di fronte o quasi e pressoché alla stessa quota, il pilota dell'aeromobile che ha il pendio sulla sinistra, devia verso destra. Gli è vietato passare sopra o sotto all'altro aeromobile" ¹.

Attenzione: se c'è un treno di piloti che si seguono con il pendio a sinistra, quando il primo arriva in fondo al costone e torna indietro si troverà con il costone a destra ma, ovviamente, se cerca di appoggiarsi immediatamente al costone rischia una collisione con quelli che lo seguivano da presso.

Potrebbe essere meglio restare un poco larghi invece di riappoggiarsi subito! Non si può stabilire una regola fissa perché dipende dalle distanze in gioco. Fate molta attenzione ma, soprattutto, cercate di far capire chiaramente le vostre intenzioni.





Nei casi precedenti il buonsenso del legislatore ha consigliato di stabilire una regola (si vira a destra) ma ci sono casi in cui non esistono regole scritte. Ad esempio:

SE STAI SEGUENDO UN ALTRO LUI NON TI VEDE! Non metterti dove lui potrebbe girare; prima o poi troverà una termica o una discendenza e decidere di virare o tornare indietro.

Dove mi metto allora? Il posto più sicuro, se chi ti precede va alla tua stessa velocità, è stare esattamente in linea (non troppo vicino, per favore...) perchè, da qualunque parte lui viri, ti lascerà spazio di manovra.

SU TRAIETTORIE CONVERGENTI IL PILOTA ALLA DESTRA HA LA PRECEDENZA (ricordate cosa significa?). Quello a sinistra deve passarli dietro.

“Un aeromobile che è obbligato da quanto previsto nelle seguenti regole a tenersi fuori dal percorso di un altro aeromobile, deve evitare di passarli sopra o sotto o attraversargli la rotta, a meno che non sia ben lontano da esso anche considerando gli effetti della turbolenza di scia”².



ATTENZIONE: se un velivolo è in rotta di collisione rimane “fermo” nel vostro campo visivo aumentando progressivamente di dimensioni. Potrebbe essere difficile individuarlo per tempo perché i “sensori” presenti nella parte esterna della retina sono particolarmente sensibili al movimento ma non alle immagini stazionarie.

SE VUOI SORPASSARE IN ARIA LIBERA, non passare né sopra né sotto: le regole stabiliscono che si sorpassa a destra e il sorpassato deve mantenere traiettoria, velocità e quota invariati. Tieni però presente che il sorpassato non può vederti e probabilmente non sa di esserlo! Lasciagli spazio, tieniti lontano e, se necessario, dai una voce.

In aeronautica "si definisce aeromobile in sorpasso l'aeromobile che si avvicina ad un altro da dietro con una direzione che forma un angolo inferiore a 70° con il piano di simmetria dell'altro"². Questo, in pratica, significa che se arrivate da dietro (anche piuttosto larghi) è considerato un sorpasso e non rotte convergenti. La precedenza (aeronautica) non è quindi di chi è a destra ma di quello davanti. Se arrivate da destra con un angolo di circa 70° ... usate il buonsenso!

Giusto per vostra conoscenza, c'è una discrepanza formale (fortunatamente non sostanziale) tra il D.P.R. 106 nel quale "L'apparecchio sorpassante ha la precedenza sull'apparecchio sorpassato. In nessun caso quest'ultimo deve effettuare manovre tali da limitare la possibilità di circolazione del primo"³ ed i regolamenti, sia nazionali che internazionali per cui "L'aeromobile sorpassato ha la precedenza. Quello sorpassante si terrà a debita distanza dalla traiettoria di volo dell'aeromobile superato. In volo si allontana dalla traiettoria dell'altro deviando verso destra"¹.

Esiste quindi, nel D.P.R. 106, un chiaro errore formale del legislatore che assegna la precedenza al sorpassante ma impone al sorpassato gli obblighi di chi ha la precedenza (aeronautica).

Fortunatamente, visto il significato di precedenza in aeronautica, la sostanza non cambia.





SUPERARE LUNGO UN COSTONE è un problema di difficile soluzione. Stando alle disposizioni italiane non devi farlo: è vietato.

Evitare di sorpassare lungo il costone è indubbiamente la cosa più sicura ma, data la concomitanza di delta e para, renderebbe quasi impossibile veleggiare in dinamica poiché, secondo i regolamenti ufficiali, non solo è vietato passare sopra o sotto un'altro ma anche: *"Se due o più alianti volano lungo il medesimo pendio, è vietato eseguire delle spirali o virate verso il pendio"* 1.

L'origine di questa legge risale senza dubbio agli albori del volo, quando esistevano solo gli alianti; inoltre in Italia non si è mai fatto molto volo da pendio per cui non si è mai sentita la necessità di aggiornarla. Con delta e para che volano insieme e qualche aliante che passa, sappiamo bene quanto sia difficile applicare questa regola.

Gli inglesi, che hanno una lunga esperienza di volo in dinamica, permettono il sorpasso solo passando tra il sorpassato ed il costone. A prima vista può sembrare molto pericoloso (e indubbiamente lo è) ma in certi casi è più sicuro che superare all'esterno, dove il pilota che precede può girare da un momento all'altro. D'altra parte non è facile passare con un delta tra il costone ed il para che lo pela!

Questo argomento darà adito a molte discussioni. A mio avviso, se proprio è indispensabile sorpassare, una volta in volo ogni singolo caso andrà valutato "cum granu salis" per ridurre al minimo il rischio (dare una voce potrebbe essere utile).

SE ENTRI IN TERMICA gira nello stesso senso di rotazione dei piloti che l'hanno già centrata, indipendentemente dalla differenza di quota. Ovviamente tutti dovrebbero girare nello stesso senso ma, se c'è qualche sconsiderato che gira al contrario, ti toccherà comunque girare nello stesso senso di quelli alla tua quota (accodandoti a loro, non tagliandogli la strada).

Un imbecille che entra in termica in senso contrario alla stessa quota degli altri è un rischio per lui e per gli altri. Perdere lui non sarebbe grave... ma dispiace per gli altri!

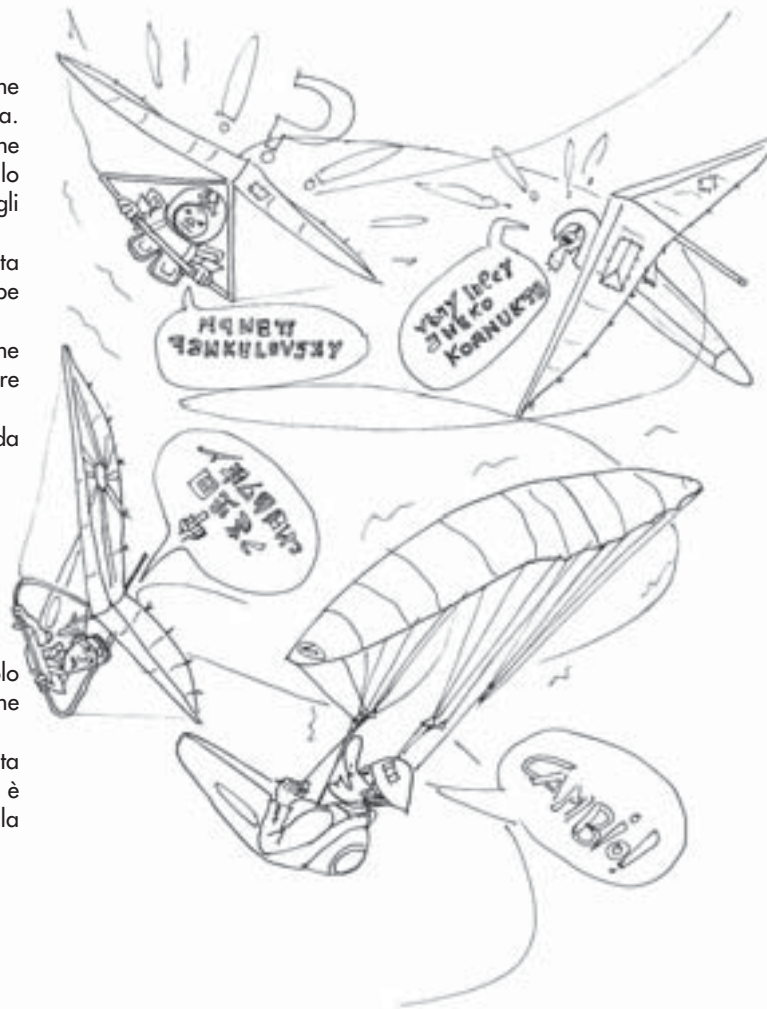
Se c'è qualcuno che sa girare da una parte sola, è indispensabile che impari a girare da tutte e due le parti! Dopotutto è facile: basta girare sempre dalla parte che non si preferisce per qualche mese.

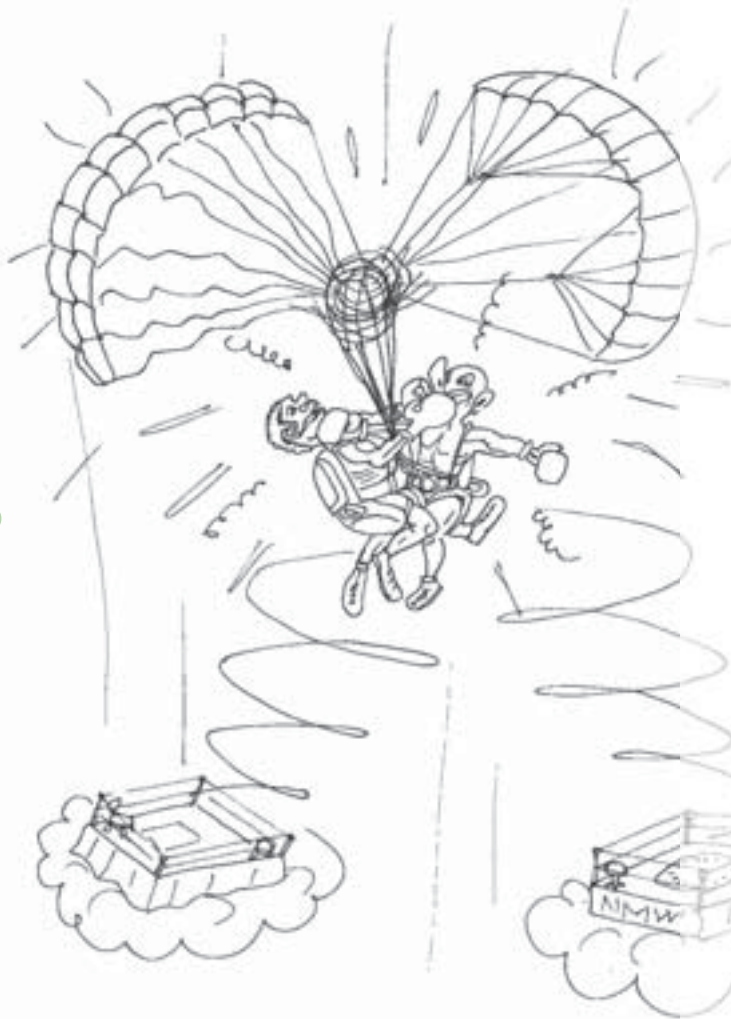
Se uno decide di non imparare è meglio che smetta di volare o che vada a volare in settimana da solo.

Il comportamento corretto da tenere in termica meriterebbe un articolo a se stante ma, per vostra fortuna, qui posso limitarmi solo ad alcune considerazioni generali.

Se un pilota sottostante entra "per errore" girando al contrario, in delta (ed anche in para), visto che si vede bene sotto ma non sopra, è consuetudine adeguarsi al suo senso di rotazione (non è una regola ufficiale, nonostante sia scritta come tale su molti testi).

Fate però attenzione perché in aliante è il contrario!





Tenete presente che, se sotto siete soli e sopra sono in dieci, non è logico che debbano tutti invertire per farvi un favore, con il rischio che comporta. E' quindi una "regola di cortesia" e non un diritto. Non è corretto abusarne. E' una regola di cortesia anche lasciare spazio al pilota sottostante che sale meglio. Capisco che dia sui nervi, ma voi potete vederlo e lui no (anche in questo caso, in aliante è il contrario). Lui però non ha alcuna "precedenza" e voi non dovete buttarvi fuori dalla termica per lasciarlo passare... però non potete certo stargli sopra dove lui non può vedervi! Manovrate in modo da lasciargli spazio e fate in modo di essere visti.

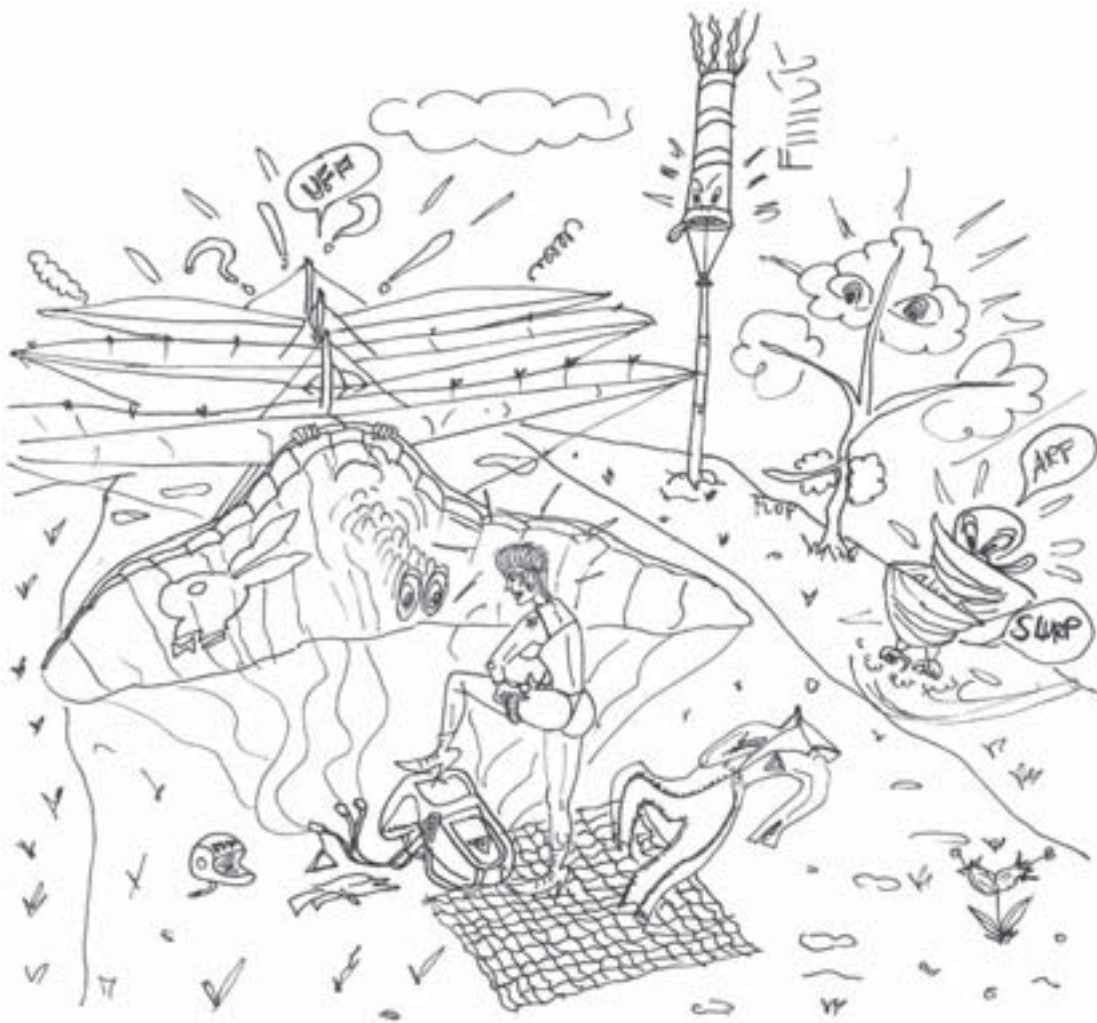
La regola del buonsenso, di fatto, è sempre la stessa: **CHI VEDE MEGLIO MANOVRA**, chi non vede mantiene velocità e traiettoria invariata.

Sempre a proposito di termica, se c'è un pilota che gira in termica e vuoi entrare alla sua quota, ricordati che lui l'ha già centrata. Non attraversare la termica tirando dritto. Accodati a lui, non disturbarlo e salirai meglio e prima!

Per termicare insieme la miglior posizione è quella in cui tutti e due si vedono, Se non lo vedete in faccia lui non può vedervi! Se lo avete visto fate lo capire chiaramente guardandolo fisso. Guardati intorno e fa in modo di essere visto.

VEDERE E FARSI VEDERE è un'altra regola fondamentale per volare insieme. Non c'è (quasi) niente di peggio di due piloti che girano nello stesso senso in due termiche adiacenti. La collisione è quasi garantita e tutti e due salgono male perché, molto probabilmente, il cuore della termica sta in mezzo. La soluzione (dettata dal buonsenso) è semplice: bisogna allargare ed unificare il centro di rotazione.

AAABBTUTTO



IN DECOLLO, se è grande e si è in molti a decollare, ha la precedenza chi è sotto ma, soprattutto, ha la precedenza chi è già in volo. Ovviamente non è un buon motivo per abusarne girando inutilmente davanti al decollo o facendo passaggi raso erba... per far vedere da vicino quanto buonsenso avete.

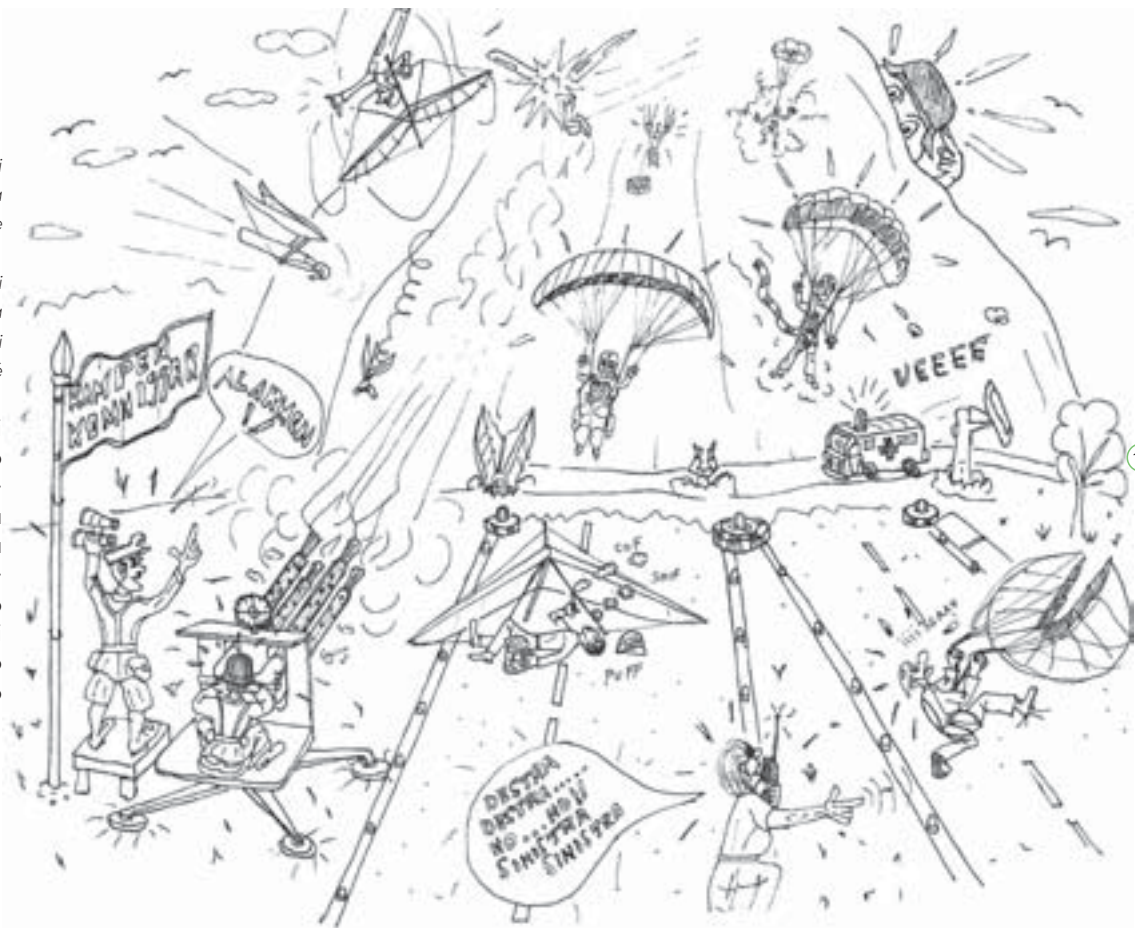
Non c'entra direttamente con le regole di volo ma, se si è in tanti in un decollo piccolo, per accelerare le cose ed evitare di far notte, conviene presentarsi già imbragati con il parapendio controllato ed a fiocco e conviene aiutare gli altri a stendere il parapendio a terra.

I deltaplanisti si devono presentare imbragati ed agganciati e si possono lasciar passare appena pronti (sono sicuramente arrivati prima) e, comunque, vanno via in un attimo.

Aiutarsi in decollo e controllare gli altri è il miglior modo di fare bene, in fretta e in sicurezza.

IN ATTERRAGGIO "gli apparecchi in volo devono dare la precedenza a quelli in atterraggio o nella fase finale di avvicinamento per l'atterraggio"³.
ma "quest'ultimo non deve avvantaggiarsi di questa regola per tagliare la strada all'altro se questo si trova nelle fasi finali dell'avvicinamento per l'atterraggio, né sorpassarlo"².

In parole povere (e con un po' di buonsenso) significa: lascia spazio a quelli sotto e lasciargli fare avvicinamento ed atterraggio senza disturbarli. Se si è in due alla stessa quota non aspettate di essere troppo bassi: il più esperto (o quello con il mezzo più manovrabile), si affretta a scendere (per esempio facendo una spirale stretta) e l'altro cerca di mantenere la quota.



Ovviamente, lo dice sia la consuetudine che il **BUONSENSO**, sia in volo che in atterraggio bisogna lasciare spazio di manovra ai principianti (sarebbe bene segnalarli) ed ai biposto perché non solo sono meno manovrabili ma hanno anche doppia responsabilità.

Le regole stabiliscono che *“Quando un aeromobile è a conoscenza che un altro è costretto all’atterraggio, deve dargli la precedenza”* ².

Se volete far numeri acrobatici (per far verificare agli amici il vostro livello di buonsenso) accertatevi che non ci siano altri piloti in volo nelle vicinanze, anche se a quote molto più basse.

Visto che ormai avete di sicuro capito il senso del **BUONSENSO**, una volta atterrati i para sono pregati di tenere la vela ben gonfia sulla testa in modo che i delta abbiano qualcosa di morbido dove atterrare.

I delta invece potranno smontare, con calma, in mezzo al campo così che i para possano esercitarsi agli atterraggi con ostacoli.



Se avete sopportato di leggere fin qui, il “buonsenso” ormai dovrebbe uscirvi dalle orecchie... per cui credo meritate un breve riepilogo generale:

- comportati sempre in modo prevedibile.
- aggiorna continuamente la tua mappa mentale delle ali nelle vicinanze.
- vedi e fatti vedere (muovi continuamente la testa; non guardare fisso gli strumenti).
- chi vede manovra, chi non vede continua in modo regolare.
- decidi per tempo e fai capire chiaramente le tue intenzioni.
- se con un piccolo fastidio puoi evitare una difficoltà ad un altro, non indugiare.

Spero che questa “predica” (chi predica bene razzola male...) possa essere utile a ritrovare quel “BUONSENSO” che tutti abbiamo... ma che dimentichiamo spesso di usare.

VOLARE INSIEME È PIÙ DIVERTENTE CHE VOLAR DA SOLI!

FLY UNITED

BUONI VOLI!



Always**

¹ - Norme di circolazione per aeromobili. 4 Maggio 1981 . (Stato 6 marzo 2001)

² - Standard internazionale delle Regole dell'Aria, annesso 2

³ - Decreto 5 agosto 1988, Regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto sportivo

* Riferimento alle 100 scatolette di “Merda d’Artista” prodotte da Pietro Manzoni (Manzù) nel 1961

** Logo della FLY UNITED. Compagnia aerea privata americana

