

Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere  
di Scott Miller

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

## **Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere**

**di Scott Miller**

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

“Sono veramente prudente a vela aperta. Non faccio mai virate basse.”

Avrete probabilmente già sentito più volte dire questo. Magari lo direte anche a voi stessi. Penserete anche che molte delle persone involte in incidenti per virate basse siano “teste calde” che fanno abitualmente approcci aggressivi sotto vele piccole e cariche. Questi incidenti potrebbero terminare se solo le persone prendessero in considerazione e seguissero le avvertenze date agli allievi nei primi salti: le virate basse sono pericolose. Non fatele.

Molte dz ripetono queste avvertenze ogni weekend. Alcune dz hanno definitivamente bannato i “ganci bassi”. Però ancora diversi paracadutisti continuano a farsi male sotto vele perfettamente funzionanti. Ancora, potrete pensare che molte di queste persone siano sempre teste calde che ignorano le avvertenze e non seguono le regole. A sorpresa, pensate, è spesso vero il contrario.

Immaginate voi stessi in questa situazione: avete appena concluso uno splendido salto e state avvicinando all’area di atterraggio come sempre. Vi ponete controvento, ad una quarantina di metri dal suolo, pianificando un perfetto flare ed un dolce atterraggio in piedi. Tutto è a posto.

Casualmente notate qualcosa con l’angolo degli occhi. Guardate a sinistra e vedete un’altra vela alla vostra stessa quota, troppo vicina, diretta allo stesso punto al suolo. Quel paracadutista non vi vede. State per avere una collisione.

Istintivamente, tirate il comando destro per evitare lo scontro. Virate via, ma ora la vostra vela è in dive dritta verso il suolo. La terra si sta avvicinando troppo velocemente. Realizzate che qualcosa di brutto sta per accadervi non appena rovinerete a terra. Qualche secondo dopo qualcuno vi sta guardando chiedendovi: ”riesci a sentirmi? Non muoverti, ok?”. Qualcun altro stà urlando: ”Chiamate un’ambulanza!”

Ci sono dozzine di storie come questa, storie di persone rimaste ferite per aver fatto virate basse cercando di evitare ostacoli, altre vele, o solo cercando di mettersi controvento troppo tardi. Molte di queste persone non si stavano facendo vedere sotto piccole vele ellittiche. Infatti, molti stavano usando vele considerate appropriate per il loro peso ed esperienza. Il paracadutista fattosi male è spesso descritto come qualcuno che “non faceva mai virate basse”.

E’ facile avvertire le persone circa i pericoli delle virate basse o proibirle, ma è ovvio che ciò non colpisce il vero fulcro del problema. Molte persone fattesi male non intendevano fare una virata bassa; sono solo capitate in una brutta situazione alla quale hanno reagito male.

Oltre a dover sempre stare lontano da ostacoli e da altre vele, e a mettersi controvento ad una altezza di sicurezza, dobbiamo anche imparare cosa fare quando l’inaspettato ci coglie a vela aperta. Non possiamo “solo dire no” alle virate basse. Vanno accettate per ciò che sono: manovre che ogni paracadutista può e deve imparare a fare in modo corretto e sicuro.

Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere

## **Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere di Scott Miller**

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

### **“Virate basse” contro “ganci bassi”**

Prima di andare avanti, dovremmo capire la differenza tra una virata bassa e ciò che viene usualmente chiamato “gancio basso”. In quest’ultimo, il paracadutista intenzionalmente agisce su una bretella o sui comandi ad una altezza relativamente bassa. La vela vira, fa un dive e prende velocità come il pilota pendola fuori da essa per poi ritornarci.

Se l’altezza e il rateo di discesa sono stati valutati correttamente, l’extra velocità acquisita darà alla vela un incremento di portanza e permetterà al pilota di swoopare sul terreno per diversi secondi prima di appoggiare i piedi.

Quando un paracadutista cerca di evitare un ostacolo, una vela od un atterraggio a favore facendo una virata di comando radicale, la vela reagirà nella medesima maniera. Sfortunatamente, questo pilota non avrà considerato di valutare altezza e rateo di discesa, e potrebbe schiantarsi al suolo prima ancora di essere ri-pendolato sotto la vela. In casi estremi, il bordo d’attacco della vela può incontrare il terreno prima ancora del paracadutista.

Ahi. Vediamo di provare qualcosa di diverso.

Supponete che un pilota con necessità di fare una virata bassa possa farlo senza far andare la vela in dive verso il terreno. Supponete che possa effettuare una lenta, piatta virata, mantenendo la vela sopra la sua testa ed un rateo di discesa normale. Supponete che possa fare una virata di 90 gradi o più senza perdere molta quota. Se il pilota potesse fare ciò, potrebbe evitare l’ostacolo ed atterrare in sicurezza.

Le “virate basse” sono una delle cose più utili che potete fare con una vela, e potrebbero essere l’unica via per evitare un rischio ad una quota molto bassa senza rovinare. Sfortunatamente, molti paracadutisti non sono usuali all’uso. Infatti, gli istruttori di solito spendono molto tempo scoraggiando gli allievi dal volare in questo modo.

### **Fobia del volare frenati**

Gli allievi hanno spesso l’abitudine di tenere i comandi bassi a circa l’altezza delle orecchie (praticamente “appendono” le braccia) invece di far volare la vela completamente, specialmente quando stanno per atterrare. Come risultato, gli istruttori ripetono costantemente “lasciala volare!”. Alcuni allievi diventano nervosi nel far virare la vela troppo velocemente, così vengono incoraggiati a “tirare un comando completamente giù” per abituarli a ciò. Dire ad uno studente di volare frenato e di virare lentamente spesso sembra la cosa sbagliata da fare.

Dopo aver fatto qualche salto ed aver preso più confidenza con la vela, gli allievi imparano in fretta che tirare a fondo un comando non solo rende felici i propri istruttori. Ma è anche molto divertente. Quelle spiravate di 360 gradi sono la cosa da fare! Gli allievi scoprono inoltre che i loro atterraggi migliorano se lasciano le mani alte e “lasciano volare” la vela prima di frenare.

Sfortunatamente, molti di noi si fermano con i progressi una volta imparato questo approccio “mani giù - mani su”. Non voliamo quasi mai frenati, e ignoriamo le basi di una significativa porzione dei range di controllo di una vela. Poi un giorno ci troveremo in una situazione pericolosa a bassa quota senza le capacità necessarie di gestirla in sicurezza.

## Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere di Scott Miller

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

### Usare i freni

Spendendo un po' di tempo a volare frenati, esplorerete un range di manovrabilità di cui molti paracadutisti non conoscono neanche l'esistenza. Potrete imparare ad avere un altro nuovo livello di performance dalla vostra velatura, e svilupperete una capacità che potrebbe salvarvi la vita in una situazione sensibile. I seguenti esercizi possono aiutare ad incrementare il vostro livello di confidenza con la vela e guidarvi verso una importante transizione nelle vostre capacità di pilotaggio.

Iniziate trazionando i comandi a livello del petto, o a mezzo freno. La velocità di avanzamento della vela diminuirà, ed anche il rateo di discesa. Provate a virare trazionando un comando poco più dell'altro, rilasciandone uno più dell'altro o facendo entrambe le cose. Notate come la vela vira senza andare in dive verso il terreno. Avrete attualmente un minor rateo di discesa virando nel suddetto modo rispetto a quando la vela vola dritta e livellata senza l'uso dei freni.

E' possibile compiere virate di 90 ed anche 180 gradi a mezzo freno senza perdere molta quota. Tirando i comandi fino al bacino, o a  $\frac{3}{4}$  di freno, potete far virare la vela più velocemente ma ancora piatta. In questo caso, è meglio rilasciare uno dei due comandi piuttosto che tirarlo essendo vicini al punto di inizio stallo. Se non avete mai provato a far stallare la vostra vela, sarebbe meglio farlo prima di provare le virate a  $\frac{3}{4}$  di freno.

Per stallare, andate a  $\frac{3}{4}$  di freno. Quindi continuate a trazionare i comandi lentamente e sempre guardando la vela. Essa rallenterà, quindi andrà indietro fino a smettere di generare portanza. Se continuate a tenere giù i comandi, la vela depressurizzerà ed inizierà a volare all'indietro. Il bordo di uscita diventerà a forma di "U". Non allarmatevi. La sensazione potrebbe non essere bellissima alle prime volte, ma vi aiuterà a capire e sentire la presenza dello stallo.

Per uscire da uno stallo, basta rilasciare i comandi lentamente. La vela ripressurizzerà ed inizierà a volare normalmente. Se lasciate i comandi troppo velocemente, la vela potrebbe ribaltare in avanti o virare. Potreste anche avere una chiusura della stessa. Se ciò accade, gestite la situazione come se succedesse in apertura....

Se tutto ciò è un po' troppo per voi, provate a tentare qualche stallo con le bretelle posteriori prima. Gli stalli di bretella sono solitamente più dolci e vi aiuteranno comunque a capire. Vi basta afferrare le bretelle posteriori nel punto più alto che potete, e lentamente sollevare voi stessi verso la vela. Per uscirne, rilasciate voi stessi lentamente. Il vostro obiettivo è di imparare a sentire quando la vostra vela è sul punto di lasciarvi. Una volta capito ciò, potrete prevenirlo rilasciando dolcemente i comandi o le bretelle.

Sperimentando queste tecniche vi aiuterà a prendere confidenza con la vela frenata. Come ogni nuova manovra, stalli, volo frenato e virate piatte devono essere provate in quota. Mantenete sempre un occhio aperto per le altre vele, e ricordate che il vostro obiettivo primario è di atterrare in sicurezza in una zona libera.

Come avrete guadagnato confidenza ed esperienza potrete voler provare le virate piatte a bassa quota, magari effettuando così il circuito di atterraggio. E' meglio non provare ciò finché non lo avrete provato più volte in quota e sapete le reazioni della vela. E' estremamente importante evitare

## **Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere di Scott Miller**

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

di stallare la vela vicino al suolo. Inoltre, siate sicuri di non essere di intralcio per gli altri che vogliono atterrare.

Vorrete probabilmente rilasciare i comandi prima di fare il flare di atterraggio, ma state attenti che la vela potrebbe non avere il tempo di uscire dal volo frenato prima di atterrare. Rilasciate i comandi sempre lentamente e simmetricamente, e provate a tornare in pieno volo minimo 10 secondi prima di atterrare. Evitate inusuali, radicali manovre di comando, e siate pronti ad effettuare una PLF (capovolta) nel caso atterrate più duramente del previsto. E' anche possibile atterrare con una vela a mezzo freno senza rilasciare preventivamente i comandi, ma finché non siete capaci di fare dei flare perfetti, gli atterraggi potrebbero essere relativamente duri. Frenare presto o alti causa uno stallo prima di toccare terra. Ancora, siate pronti a fare una PLF.

E' buona idea fare pratica con gli atterraggi a mezzo freno. Se avrete bisogno di effettuare una virata piatta bassa per evitare un ostacolo, potreste non avere nemmeno il tempo di rilasciare i freni per poi frenare normalmente.

Praticando il volo frenato e le virate piatte a bassa quota, imparerete a che distanza dal terreno potete farlo in sicurezza. Sarete meglio preparati a spiacevoli situazioni, e meno compiacenti a "ganciare" quando vi trovate in una brutta situazione.

### **Il punto della situazione**

Le tecniche base descritte qui sopra sono solo questo: di base. Virate piatte sono importanti per un allievo per imparare ad atterrare dolcemente in piedi, forse più importanti. E' meglio imparare queste tecniche sotto vele grandi e lente, quindi ciò che uno studente od un paracadutista nuovo dovrebbe usare. Una vela caricata 1:1 o meno è ideale. Di questi tempi, comunque, molti novizi iniziano a comprare vele sempre più piccole caricandole più di 1:1.

Questo è il punto della situazione. Una vela piccola necessita di più velocità di avanzamento per portare il vostro peso di una vela più grande, ed avrà un rateo di discesa più alto, anche quando volata a mezzo freno.

Atterrare frenati potrebbe non essere molto bello, perché richiederà una tecnica di flare precisa che richiederebbe centinaia di salti per effettuarla. Se provate questo tipo di atterraggio con una vela piccola, potreste scoraggiarvi presto e mollare prima di aver imparato. Sfortunatamente, è anche molto importante sapere come volare ed atterrare frenati sotto vele piccole. Una vela più piccola stallerà più velocemente senza molti avvisi, perderà più quota e più velocemente in virata, e può facilmente farci cadere se fate la cosa errata a bassa quota.

Questo è uno dei vantaggi di usare vele relativamente grandi per i primi salti. E' più sicuro sperimentare sotto una vela più grande, e più facile per sviluppare le capacità di volare un domani con vele più piccole.

Non importa il tipo di vela, avete bisogno di capire l'intero range di controllo e come reagisce alle differenti velocità e a differenti input. Dovrete avere la stessa confidenza mantenendovi sull'orlo di uno stallo come l'avete usando le bretelle anteriori.

**Virate basse: ciò che ogni paracadutista dovrebbe sapere  
di Scott Miller**

*Traduzione in italiano a cura di Andrea "Fast" Scaramuzza*

Troppe volte si vede qualcuno andare via dalla zona di atterraggio dicendo "sono stato fortunato, non mi son schiantato". La fortuna è ottima se giocate a poker, ma non basta se volete atterrare in sicurezza.

*(Scott Miller è un istruttore AFF e tandem, nonché videoman. Ha passato la scorsa estate a testare vele per la Performance Designs)*

Questo articolo fu prima pubblicato su "Skydiving magazine" volume 17, numero 6, gennaio 1998.

*Testo tradotto in Italiano da:*

*Andrea "Fast" Scaramuzza ( [marinesm@freemail.it](mailto:marinesm@freemail.it) )  
Scuola di Paracadutismo Orazio Malavasi, Vercelli (VC)  
Viale dell'Aeronautica, 101*

