

PRINCIPIOS DEL VUELO DE CROSS COUNTRY

Parfraseando lo que se dijo del béisbol en la película de Bull Durham, el aladeltismo es una cuestión simple: se despega el ala, se gira con ella y se aterriza. Probablemente con la experiencia de muchos años en el deporte, es claro para mí que el aladeltismo padece un exceso de entusiasmo en mitificar un deporte que en esencia es algo sencillo. Sin duda, existe una extraordinaria complejidad en ciertos niveles, sin embargo al enfatizar los aspectos misteriosos, me temo que intimidamos a los principiantes e inhibimos su aprendizaje, lo cual me lleva a crear una lista de lo que constituye los principios del vuelo de cross.

La lista que sigue es algo así como una reflexión de mi idiosincrasia acerca de mi personalidad y de mi experiencia. Sin embargo, contiene según mi parecer, una destilación de mi experiencia en el vuelo de cross y de competición. Los subtítulos pueden ser vistos aisladamente como reglas, pero juntos intentan proveer una organización suelta, flexible, ágil que simplifique el proceso de decisión durante el vuelo de cross.

En lo sucesivo se asume que el lector tiene cierta experiencia en térmicas. Estas son habilidades técnicas que pueden ser aprendidas y consultadas de la práctica y de libros como el excelente "**Performance Flying**" de Dennis Pagen. El objetivo de este artículo es integrar estas habilidades básicas, en una estrategia.

Lo que se dice aquí difiere de casi todo lo que se ha dicho acerca del aladeltismo por cuanto hace foco en los aspectos emocionales del deporte. Las reglas ayudan a resolver no problemas técnicos sino aquellos que están arraigados en la inseguridad que tenemos los humanos cuando nos enfrentamos con lo incierto. El aladeltismo, un ajedrez tridimensional con algunas piezas invisibles, no es nada sino incertidumbre. Los problemas con los que se enfrenta un piloto termiquero se pueden dividir en dos grandes grupos: aquellos que requieren una solución basado en la persistencia y aquellos que exigen decisión.

Estas son reglas utilizadas por los jugadores de pocker: saber cuando retener una carta y cuando mostrarla. Los aladeltistas a veces deben tratar con lo que tienen y a veces lo abandonan para intentar algo nuevo, algo distinto, sin conocer los resultados. Las siguientes reglas intentan permitir a los pilotos una elección más sencilla acerca de que camino tomar, el de la persistencia o el de la decisión: ¿quedarse o irse? Con estas dos ideas en mente, el siguiente material esta dividido en tres secciones que enfatizan decisión persistencia, y aquellas situaciones en las que el piloto debe elegir entre estas dos.

DECISIÓN

Ir por las ascendencias

Algunos años atrás leí una historia acerca de Rich Pfeiffer volando en Ellenville (N.Y.) en un día en que él se fue en una dirección diferente de la que tomaron los pilotos locales. Él fue retribuido en consecuencia con el mejor vuelo del día. Tal cual yo lo recuerdo, él remarco después que había decidido esa dirección teniendo en cuenta la única línea de cúmulos desarrollados mientras que los locales habían seguido las rutas convencionales del área y se olvidaron de aquellas nubes. Esto quedó como un axioma para mí hasta hoy: **Ir por las ascendencias.**

Parece absurdo tener que recordar a los pilotos que ellos deberían ir hacia las fuentes mas destacadas de térmicas, pero a menudo dejamos que otras cosas interfieran con esto que es nuestro primer principio. Muchos dejamos que se arraiguen en nosotros hábitos como por ejemplo inquietarse por la ruta de rescate o de preocuparse por llegar al campo de aterrizaje que siempre usamos lo cual nos distrae de encontrar ascendencias. Incluso pilotos inexpertos tienen información suficiente acerca de donde las ascendencias pueden estar: Nubes, cadenas montañosas, ollas, líneas de árboles, etc. Si usted quiere permanecer en el aire, **BUSQUE TERMICAS.**

Son las nubes, estúpido

En una campaña electoral en USA, James Carville pit bull de Bill Clinton tuvo el honor de articular el lema de la campaña que derrotó al titular George Bush, su mantra fue "es la economía estúpido", aplicado al aladeltista sería decir: "Son las nubes estúpido". Sobre todas las cosas las nubes son el indicador más confiable de la ubicación y del

carácter de las térmicas disponibles. Le dicen al piloto observador donde puede haber aire ascendente, cuanto tiempo durará, su posible intensidad, y, tan importante también, le dirán donde no hay térmicas.

Las nubes nos dirán si es la montaña o el llano quien esta más activo. Nos permitirán saber si hay cizallas que podamos explotar y nos dirán si estamos dejando una masa de aire para ingresar en otra de otro tipo. Inclusive su absoluta ausencia tiene significado. Como ejemplo, si uno observa un agujero azul en medio de un mar de cúmulos, debería evitar ese agujero como si se tratara de una plaga. Por cualquier razón ya sea un terreno pantanoso o el final de una tormenta, esas nubes nos dicen que este terreno no esta produciendo térmicas.

Ascenso = Descenso

En el momento en que los pilotos inexpertos encuentran descendencias, ellos cometen un grave error: giran, dan la vuelta y vuelven al lugar por el que venían. Este es un error por dos razones: Primero si han atravesado una descendente es muy probable que haya ascendencias en algún otro lugar. Recuerde que la atmósfera está en equilibrio. Si el aire esta descendiendo como loco, entonces esta elevándose con una intensidad razonable en algún otro lugar. Segundo, si Ud. estuvo viajando a través de descendentes, girar y recorrer nuevamente ese camino, es garantía de que caerá como una piedra.

En otras palabras, la probabilidad de encontrar ascendentes se incrementa notablemente cuando continuamos adelante mas que cuando giramos. Puede sonar terrible continuar a través de las descendentes, pero usualmente es de lejos mucho peor girar en ellas.

El hecho de aceptar que siempre hay mas térmicas adelante es un paso fundamental en la maduración de un piloto. Creer que hay más ascendencias por ahí, e internalizar esa creencia en nuestro proceso de decisión nos permiten romper los lazos con nuestro lugar de vuelo. Es esta convicción la que libera al piloto de regresar siempre a la seguridad del lugar conocido. Es el conocimiento de que después de la descendente hay una ascendente lo que le da al piloto la confianza y la libertad para ir de cross.

Si no esta aquí vaya a cualquier lado

Esto es en esencia el credo, nuestra religión. Muchos pilotos novatos se rinden demasiado rápido. Son demasiado complacientes en relación con la ley de la gravedad y sus consecuencias. La ley de la gravedad prevalecerá en el largo plazo, pero es nuestro objetivo como pilotos posponer ese final tanto como sea posible. Para lograrlo Ud. debe encontrar térmicas y si Ud. no tiene una en ese momento es hora de irse al demonio, adonde sea, pero ya!. Idealmente Ud. debiera tener un destino basado en una lectura inteligente del terreno, del cielo o de cualquier indicador disponible. Pero en la ausencia de algún indicio, muévase. Si no sube en ese lugar en el que esta, **MUÉVASE.**

Muchos pilotos vacilan en la misma región hasta que han perdido tanta altitud que deben aterrizar. La regla de los 200 pies (60 mts.) que figura debajo trata este tema en términos mas específicos. Digo: no sirve de nada estar en un lugar a la deriva. Es más, si Ud. no tiene un indicio de adonde ir o por que, es mejor planear en una dirección u otra. Ud. debe cubrir terreno y atravesar tanto aire como sea posible para incrementar sus posibilidades de dar con una térmica. Las térmicas deben estar ahí, sino esos buenos pilotos no podrían lograr lo que logran.

Cuando dude, vaya con viento de cola

Esta es una regla de Thomas Suchanek, y es un refinamiento del precepto anterior: si uno no esta subiendo debe moverse a cualquier lado. Como la opinión de un tricampeon mundial tiene gran influencia en mi, su regla es una de las que yo he usado mas provechosamente.

La esencia de su razonamiento es que encontrar ascendencias es función, en gran medida, del terreno recorrido. O sea, cuanto más terreno recorra, más probables fuentes de térmica atravesará y más alta será la probabilidad de encontrar ascendencias. Obviamente, la estructura del terreno debajo y la forma de las nubes por arriba determinarán donde se encuentren las térmicas. Por esta razón Ud. debe trazar el recorrido con viento de cola, para

maximizar las probabilidades de dar con una térmica. En términos generales, al mejorar nuestra relación de planeo con viento de cola y recorrer mas terreno nuestras probabilidades de dar con una térmica se incrementan. A menos que haya una razón para hacerlo, luchar con viento de frente en busca de térmicas es un desperdicio de tiempo y altitud.

Volar con otros pilotos

Volar con amigos en un largo vuelo de cross se uno de los mayores placeres que tiene este deporte. Es, sin embargo una de las cosas mas difíciles de lograr y algo que a menudo acaba con el vuelo. La razón fundamental de esto es que cada uno de nosotros tiene su propio nivel, su propio estilo y equipo lo cual hace difícil seguir la misma trayectoria de vuelo en las tres dimensiones. Como resultado si un piloto intenta estar volando junto con otro, ese piloto sé vera forzado a modificar su comportamiento habitual para acomodarse a las decisiones del otro. El resultado es usualmente desagradable: aterrizar.

Para evitar esto, tengo una regla capital. Yo no elijo un compañero de vuelo que este por encima. En otras palabras si mi compañero está encima o por delante de mí nunca abandonare mi térmica para seguirlo. Si hago lo contrario (seguirlo) el resultado seria: llegar a la térmica en el momento que esta se apaga y mi amigo la deja. Sea paciente. Lo que va, vuelve. Una de las cosas mas importantes del vuelo de cross en equipo, es que aun pilotos de igual calibre son aventajados por sus colegas. El resultado será que un piloto está ahora por debajo de otro sintiéndose frustrado y tonto.

Lo importante es mantener la calma no empezar a competir una carrera. Si los pilotos son del mismo calibre es muy común que a lo largo de un gran vuelo intercambien el liderazgo muchas veces. Al final las cosas tienden a igualarse. El piloto que va delante de repente empezara a caer y deberá perder tiempo buscando la próxima térmica que será utilizada por el que viene detrás. Fije su propio plan de vuelo. Este consejo tiene mas importancia si los niveles de los dos pilotos son distintos. Un piloto inexperto que intenta seguir a otro mas avezado casi con certeza aterrizará prematuramente.

Regla de los 60 metros

Esta es otra regla de oro. En mis inicios yo descubrí que era reticente a dejar un área en la que yo creía que debía haber una térmica. Desperdiciaba mucha altitud con la cual había llegado al lugar para finalmente, mucho mas bajo, partir para buscar ascendencias por otro lugar y terminar aterrizando. Este comportamiento tiene dos raíces. Primero, además de optimista por demás era inexperto en la evaluación de las probabilidades de encontrar térmicas. Segundo, yo compartía la resistencia de todos los pilotos a zambullirse en lo desconocido cuando habíamos encontrado un refugio seguro. Entonces como consecuencia de estos dos factores es que me vi obligado a imponerme la rígida ley de los 60 metros.

Cuando busco una térmica en las inmediaciones de una fuente probable sólo me permito invertir 60 mts. de altura en la búsqueda. Si no subo después de perder 60 preciosos metros de altura, me voy. Punto. Es verdad que hay excepciones pero es muy probable que nos vayamos al aterrizaje temprano si nos aferramos a la esperanza de la térmica y tememos dejarnos guiar por nuestro proceso de decisión.

PERSISTENCIA

Para aterrizar siempre hay tiempo. Si comencé la sección de **DECISION** con el criterio (aparentemente simplista) "vaya por las térmicas", debo comenzar esta sección con otra afirmación banal: siempre hay tiempo para aterrizar. Aterrizar implica el fin de todas nuestras esperanzas. Una vez que estamos en el suelo no podemos aplicar nuestro genio, nuestras ideas en el proceso de decisión cualquiera sea el objetivo que nos hallamos puesto.

Muchos pilotos ya sea en el este o en el oeste rara vez tienen buenas condiciones todo el tiempo. De manera que todos debemos hacer lo mejor que podemos con lo que tenemos entre manos. No hay lugar para pensar en aterrizar simplemente porque estamos desanimados e imaginamos que puede haber otra oportunidad. Primero, nunca hay

"demasiadas oportunidades" y segundo, si tenemos la tendencia a darnos por vencidos cuando las cosas se ponen difíciles esa primera vez, es probable que hagamos lo mismo en "otro" vuelo.

Para decirlo de una manera sencilla, no se da por vencido en el vuelo frente a la primera dificultad. Muchos pilotos se dan por vencidos mucho antes de lo que ellos realmente debieran. Ellos lo racionalizan en una serie de entendibles sonidos: "No estaba allí", "yo estaba distraído", "el viento cambió", "si hacía otra cosa no hubiera podido aterrizar en el campo de vuelo" o "de todas maneras eso no iba a ponerse bueno". Todos lo escuchamos y todos lo usamos. Sin embargo, no hay excusas para darse por vencido.

Mientras tengamos altura suficiente para conseguir un buen lugar de aterrizaje no existen razones valederas para no luchar y volver a subir. Esto puede significar trabajar ese pequeño cerito, esa burbuja, o pasar sobre aquella pequeña y última montaña o planear sobre el soleado sotavento de esa olla durante el vuelo hacia el aterrizaje. Si podemos sobrevivir a los periódicos momentos en que se pone flojo casi seguramente volveremos a estar arriba. La clave es trabajar todo lo que haya para retrasar nuestro aterrizaje que significa el fin de nuestras esperanzas. Mientras estemos en el aire, es posible continuar.

Trabajar las pequeñas ascendencias

Uno de los errores más difundidos acerca de los vuelos de cross es que para ir lejos uno debe volar en condiciones realmente fuertes. Para ser francos, volar en condiciones con térmicas fuertes y con buen viento de cola mejorará nuestras posibilidades de ir lejos. El problema es que incluso en días buenos encontraremos periodos de ascendencias débiles en los que el destino del vuelo estará en crisis. En realidad rara vez he podido hacer un vuelo largo que tuviera condiciones buenas desde el despegue hasta el aterrizaje.

El determinante real de cada uno de mis vuelos de cross ha sido la buena voluntad para trabajar las ascendencias más débiles. Casi siempre hay un punto bajo (debiendo recuperar altura desde abajo) en esos vuelos. Un vuelo largo no tiene condiciones fuertes desde el inicio hasta el final. Trabajar pacientemente y habilidosamente las ascendencias débiles es lo que distingue un vuelo largo de uno excelente.

Los primeros 30 metros

En el punto anterior hemos visto la necesidad de trabajar las térmicas débiles. Ahora resta sugerir un mecanismo para hacerlo. Mucho del vuelo térmico de algunos pilotos se ve perjudicado porque ellos no comprenden el origen de las térmicas. Creen que las térmicas vienen en paquetes grandes gordos envueltas para regalo. Si bien hay de estas térmicas, generalmente encontramos primero térmicas en grados de evolución más primitivos.

Lo que diferencia a los buenos pilotos es su buena voluntad para detenerse y trabajar térmicas flojas con exquisita habilidad y paciencia hasta que estas se encienden. En cierta manera ellos hacen lo que Steve Moyes ha respondido a lo largo de los años cuando se le pregunta sobre cómo conseguir ascendencias: "Solamente me detengo, giro y fabrico la térmica". Esto es esencialmente un problema de fe, la creencia en el inevitable mejoramiento de una térmica débil.

Al momento de pegar una térmica (y cuanto más bajo estamos, más fuerte sea el viento más verdadera esta afirmación) ellas son usualmente débiles pequeñas y rotas. Uno puede ascender en ellas pero sólo poniendo atención al vario, al comportamiento del ala y volando con precisión y vigorosamente. Es decir usted debe focalizar en poner el ala en la mejor tasa de ascenso por el más largo periodo de tiempo posible. O puede ser que entre y salga de la térmica, puede que la térmica lo expulse pero Ud. subirá mientras luce y ponga atención para aprovechar los mejores pulsos.

Según mi experiencia, si podemos ascender 30 metros las probabilidades de que la térmica se consolide en una configuración más fácil de aprovechar son excelentes. Si damos este paso, el ticket hacia la base de esta nube es nuestro. La clave es reconocer que si una térmica es lo suficientemente fuerte para hacernos subir aunque sea un poco, es muy probable que se consolidará y nos llevará arriba. Así que, es crítico que el piloto se concentre, ponga atención y esfuerzo físico en hacer que su ala se eleve los primeros y decisivos 30 mts.

Yo me hablo, literalmente, para no darme por vencido. Miro mi altímetro y si puedo ganar 30 mts. me vuelvo extremadamente convincente acerca de que puedo salir de esa situación en que me encontraba. Sin embargo, a veces, debo reconocer que la fatiga, la desesperación, y el desaliento me llevan a desanimarme después de decir: "Al diablo con esto, nunca saldré de esta".

PERSISTENCIA Y DECISIÓN

Las secciones anteriores que evocan la persistencia y la decisión de un piloto en diferentes situaciones son sencillas. Lo que es mucho más difícil es tomar decisiones en las que lo apropiado puede ser: Una cosa o la otra o las dos. Estas son situaciones que requieren sutileza, flexibilidad por parte del piloto, y esto es, de lejos, las decisiones más difíciles a que se enfrenta.

Cambio de marchas

A los primeros comentarios acerca de ser tenaz en el trabajo de térmicas débiles debemos agregar la necesidad de reconocer cuando hacerlo y cuando no. Un vuelo largo a menudo involucra una gran mezcla de condiciones. Las primeras térmicas pueden ser pequeñas y débiles, pueden ponerse buenas hacia la mitad del vuelo y tornarse amplias y débiles hacia el final del día. O podemos encontrar esas condiciones muchas veces o desordenadamente durante el vuelo. Cualquiera que sea el modelo, las condiciones variarán y permitirán o requerirán diferentes estilos.

Si las condiciones son fuertes es un desperdicio detenerse en cada térmica de +0.5. En ese momento nosotros necesitamos empezar a planear, y a planear a alta velocidad. Si la ascendencia disminuye, el cielo se nubla o la altitud escasea, debemos desacelerar y ser pacientes. Si estamos alto, vayamos rápido. Pero si estamos apuntando en dirección de una zona húmeda, verde y llana desaceleremos porque la ascendencia estará por cambiar para peor.

La dificultad está en reconocer cuando desacelerar aun cuando la ascendencia ha sido realmente buena por un rato. Contrariamente, uno necesita saber cuando acelerar si las cosas han cambiado para mejor. Jim Lee, uno de los mejores pilotos del mundo, me ayudo con el concepto de cambio de marchas. Él usa tres marchas e intencionalmente cambia su estilo de vuelo con relación a como él lee las ascendencias que hay delante.

De la misma manera, Larry Tudor puede ser escuchado en la radio advirtiendo a los otros pilotos para ir en lo que él llama "modo de supervivencia" cuando las condiciones se ponen difíciles.

El punto es que no existe un estilo de vuelo ideal. Sea flexible. Mantenga sus ojos abiertos e integre tanta información como le sea posible de indicadores cercanos y lejanos. Manténgase al tanto de cosas como el movimiento de una línea de cirrus que podría llegar a desconectar la actividad térmica, o el carácter cambiante del campo.

Pasar de las montañas al llano generalmente presagia actividad térmica débil, tal cual sucede con el terreno húmedo. Muchos lectores de este artículo tendrán los requisitos básicos en el conocimiento de la generación de las térmicas. Lo que estoy sugiriendo es que para ser un piloto de cross con cambio de marchas necesitamos integrar la información en una escala mayor a la habitual. No es del todo inusual estar integrando información de circunstancias distantes más de 30 Km de su posición actual. Consultando una red de información meteorológica el piloto adquiere la información requerida para anticipar los cambios y reconocer los cambios en las condiciones que necesitarán una marcha distinta.

Nunca se encierre en una táctica: fijando errores.

El aladeltismo es un deporte que se desarrolla en un medio constituido por un fluido invisible infinito y las decisiones que tomamos son el resultado de información fragmentada y que cambia con velocidad. Incluso aunque supongamos que pudiéramos "ver" nuestra próxima térmica debajo de un buen cúmulo, puede que ya haya terminado para el momento de nuestra llegada.

Es muy difícil tomar decisiones correctas incluso si suponemos que ellas son correctas. Es por cierto mucho más difícil hacerlo cuando no hay indicios visibles como por ejemplo, alas subiendo, pájaros, dust devils o bonitos cúmulos. Un amigo describió una vez la diferencia entre un piloto amateur y uno profesional como la capacidad que tiene el profesional de fijar errores.

De la misma manera, la diferencia entre ellos descansa en la habilidad del piloto experto de encontrar ascendencias después de que su primera elección no funciona. El secreto para lograr esto consiste en no comprometerse con una sola táctica para encontrar ascendencias. Los pilotos inexpertos vuelan de una manera rutinaria a un punto fijo en el espacio sintiendo la certeza de que funcionará y luego aterrizando cuando no funciona.

El buen piloto puede también equivocarse en la evaluación de las posibilidades de encontrar una térmica en un lugar en particular. De verdad, la increíble dificultad de encontrar una invisible térmica de corta duración hará muy probablemente que se equivoque. Sin embargo la diferencia entre un buen piloto y otro que no lo es consiste en que el primero anticipa la posibilidad de un fallo, y ya tiene no una, sino una serie de alternativas disponibles para él en el caso de que la primera no funcione.

En términos concretos esto significa que cuando un piloto deja una térmica y pone rumbo hacia donde él siente que la próxima térmica debe estar, no vuela ciego, en línea recta hacia ese lugar. Cuando toma la decisión en su trayectoria de vuelo, el piloto debe incluir conscientemente la situación de que la térmica no esté allí. Debe hacer concesiones por errores. Puede confeccionar su trayectoria de aproximación de manera que el recorrido se hace por debajo de otros cúmulos menos desarrollados en ruta, pasando sobre otros terrenos prometedores, o volando a una velocidad que no le queme demasiada altura.

Esto último significa que, incluso si, la térmica esperada no está allí, él tiene la altura necesaria para trasladarse a otro punto de probable térmica. Este proceso de segmentar la trayectoria de vuelo para maximizar las posibilidades de hallar una térmica es muy sutil. No involucra gruesos y toscos cambios en la dirección. En todo caso, requiere suaves correcciones en el curso y variaciones en la velocidad correcta de una trayectoria que permita al piloto examinar la mayor cantidad de posibles fuentes de térmicas.

Conclusión: Excepciones

Todas las reglas que figuran arriba tienen excepciones. Yo tuve una ocasión en que provechosamente no respete ninguna. Sin embargo, le advertiría vigorosamente que no sea demasiado apresurado en violar estas reglas hasta que sea muy experimentado en el proceso de decisión de los vuelos de cross. Estas reglas han sido aprendidas después de una larga y amarga experiencia. Es mi deseo que el seguimiento de esta guía acelere la curva de aprendizaje de los lectores y así ayudar a evitar mucha de la experiencia de prueba y error que caracterizó mi carrera.

Pete Lehmann