

DECOLLO

- trim tutto avanti

- barra neutra (al centro)

nei primi metri di corsa l'aliante va un po' dove vuole lui. Il controllo sugli alettoni è debole, ma in compenso la pedaliera è discretamente efficace.

Se l'ala tocca terra e non si riesce a tirarla su immediatamente (l'aliante "parte per la tangente"), sganciate senza indugio.

Appena in volo tende a schizzare in su perché è leggerissimo, va tenuto basso ma attenzione a muovere la barra in senso longitudinale con dolcezza (è molto sensibile), altrimenti si fanno le "montagne russe" o, peggio, si risbatte per terra.

*** CONSIGLI ***

- decollate con la mano sinistra vicina al pomello giallo, per ogni evenienza

- in caso di decollo con vento in coda, iniziate la corsa con due-tre dita di direttori fuori, e metteteli dentro, ancora a terra, appena presa un po' di velocità. Questo aumenta l'efficacia degli alettoni per tenere le ali livellate

AL TRAINO

- trim sempre tutto avanti

Alle nostre velocità di traino (120-130 km/h) l'aliante è fin troppo sensibile, ma senza essere nervoso. L'errore più comune che potreste commettere è quello di muovere continuamente e nervosamente i comandi, con il risultato di ballare come dei disperati dietro al traino. CALMA! L'aliante reagisce prontamente alle correzioni, nessun problema a riprendersi anche da disassamenti accentuati. Attenzione alla sensibilità della barra in senso longitudinale, simile a quella del K-13 (nessun mistero, non sono alianti fatti per volare costantemente a 130 km/h ...)

IN VOLO – GENERALE

- usate molto il trim : l'escursione longitudinale della barra è molto ampia, e il trim aiuta a non affaticarsi, oltre che a mantenere la velocità più facilmente. Ho testato il "range" di trimmaggio : tutto avanti = 130-135 km/h, tutto indietro = 60-65 km/h. Può essere un'idea fare dei segni sulla paratia accanto alla leva per le velocità più caratteristiche.

- la visibilità è eccellente, specie se a terra avete cura di sistemarvi cuscini sotto le chiappe e dietro la schiena per garantirvi una posizione non troppo infossata.

- i comandi, specie a bassa velocità, sono leggerissimi, come quelli di un monoposto moderno. La sola differenza sono le escursioni che, specie per la pedaliera, sono molto più ampie.

IN SPIRALE

- velocità tipica di salita = 65-75 km/h. L'aliante arrampica benissimo, e se correttamente trimmato gira praticamente da solo, lasciando i comandi (ho provato). La coordinazione è facile perché la pedaliera è efficacissima, molto migliore che nel K-13, non richiede continue correzioni. In termica vi accorgete che si lavora soprattutto di piede, la barra è "moscia", e sembra poco sensibile.

Ho provato delle inversioni di spirale 45°-45°, e, con tutto piede e barra quanto basta, il Ka6 le esegue con una velocità sorprendente. E' sicuramente un aliante molto manovriero, sensibile e sicuro.

IN PLANATA

- velocità tipica di traversone = 95-105 km/h. A queste velocità l'efficienza è ancora accettabile, e non si ha la sensazione di sprofondare. Certo con il vento che c'era, controvento non è che si andasse come fulmini. Ricordatevi sempre che la massa a vuoto dell'aliante è inferiore ai 200 chili, quindi non gli si può chiedere troppo in termini di penetrazione.

ASSETTI INUSUALI

- stallo : sotto i 60 km/h, si avverte una breve vibrazione della coda, poi il muso va giù, non troppo repentinamente. Quasi sempre un'ala tende a cadere per prima, ma la si contrasta benissimo con tutto piede opposto, che rimane sempre molto efficace. Di contro, in prossimità dello stallo, la barra sembra "morta".

- vite : la partenza è strana, dando tutto piede al momento dello stallo il muso va prima leggermente dalla parte opposta, poi inizia l'autorotazione, abbastanza decisa, e il muso va giù in verticale. L'assetto durante la vite è verticalissimo, il muso punta diritto verso terra. La rotazione, almeno con il mio peso a bordo, è abbastanza lenta. L'uscita, con tutto piede opposto e barra al centro, è immediata. Iniziate subito la richiamata, perché siete in picchiata verticale: c'è da dire che, a differenza del K-13 che pesa con due a bordo più del doppio, l'accelerazione è meno rapida e se non si dorme non si rischia di avvicinarsi spiacevolmente alla Vne.

- scivolata : sana e sicura, tutta barra/tutto piede opposto l'aliante si mette praticamente a 90° (visto dal filo di lana) e non ha tendenza a tirare su o giù il muso

- looping : se vi interessa, ingresso a 150 km/h, richiamata decisa (ma non brutale) perché l'inerzia è limitata e si rischia di rimanere "appesi" per aria. Con questi accorgimenti se ne fanno anche tre o più consecutivi...

CIRCUITO E ATTERRAGGIO

- velocità di approccio in aria calma = 90 km/h, trimmatelo per tempo e tutto sarà più facile

- l'estrazione dei diruttori provoca un momento picchiante (l'opposto del K-13), quindi non si tende involontariamente a perdere velocità. Sono molto efficienti.

- richiamata dolce e progressiva, attenzione che la barra è sempre molto sensibile in senso longitudinale e si rischia il "ballooning" (come ho fatto io la prima volta) se l'azione è troppo rapida

- considerate che la ruota non è ammortizzata (quella del K-13 sì, anche se in modo rudimentale), quindi conviene posarlo come una piuma, coda-ruota insieme

- il freno ruota frena poco, meglio non doverne dipendere per fermarsi prima di un ostacolo.

Mi pare sia tutto, buon divertimento !

Flavio