Bulut
SPORTİF HAVACILIK KULUBÜ

Termik Dönüş Tekniği
Eğitim Ders Notu

Burada yazan bilgiler Will GADD tarafından yazılmış ve Muharrem KILINÇ tarafından Türkçeye çevrilmiş ve uyarlanmıştır.

Yamaç paraşütü sporunun gelişimi için büyük emek harcayan, bu sporla ilgili birçok makale ve yazısı bulunan Muharrem Hocama sonsuz teşekkürler.

Termik Teorisi

Termiklerde nasıl uçacağımızı anlamak için termik teorisinden biraz daha söz etmek faydalı olacaktır. Genelde termikler yere yakınken oldukça küçük ve nispeten serttir. Yükseldikçe daha düzgün ve geniş hale gelirler. Atmosferik basınç da termik oluşumunu etkiler; yüksek basınçlı günler genelde daha küçük, sınırları daha keskin ve darbeli termikler üretirler. Alçak basınçlı günler tabii ki daha güçlü termikler yaratırlar, bunların sınırları daha yumuşak ve boyutları daha büyüktür.

Günlük soğuma oranı da (lapse rate) termik şiddetini etkiler; soğuma oranının çok yüksek olduğu sıcak bir gün, daha güçlü termikler yaratacaktır. Yer seviyesi ile 1500 m arasındaki sıcaklık farkının yüksek olduğu bir günde, toplayıcıdan yükselen sıcak bir hava kütlesi düşünün. Böyle bir durumda termik hızla yükselecektir. Bir terselme (inversiyon) ise bunun tam tersidir, termikler genelde terselmelerde durur ya da en azından yavaşlar.

Yukarıdaki faktörler (ve daha yüzlercesi) o günün termik profilini etkiler. Bulutsuz masmavi bir günde (yüksek basınca işarettir) iyi bir soğuma oranıyla havalanırsanız, sınırları keskin güçlü termikler bekleyebilirsiniz. Diğer yandan gökyüzü yumuşak kümülüslerle doluysa ve nem yüzünden birazcık puslu görünüyorsa daha yumuşak termikler bekleyebilirsiniz. Günün ilk termiği neler olup bittiği hakkında size iyi bazı ipuçları verebilir; termik sizi tutup yukarı fırlatıyorsa ve bulut tabanına kadar içinde kalmak için tek yapmanız gereken birazcık dönmekse, güne iyi başladınız demektir. Eğer termik küçükse, içinde kalmak zorsa ve 300 m sonra birdenbire kayboluyorsa anlayın ki zor bir gün olacaktır. Ben gün boyunca uçtuğum her termiğin üç önemli özelliğini zihnime not ederim.

- Ortalama tırmanış hızım ne? Ancak uç değerler değil de 20 saniyelik bir ortalama olarak ifade edebileceğim gerçek tırmanış hızı?
- Termik tamamen dağılmadan ne kadar yükseliyorum ve tırmanışın daha zor olduğu irtifalar var mı?
- Dönüşlerimin genişliği ve her dönüşteki kayışım (drift) ne kadar?

Tırmanış hızı size günün ilerleyen saatlerinde ne beklemeniz gerektiğini söyler; genelde gün ilerledikçe daha da artma eğilimindedir ve termiklerde genişler (ne yazık ki bastırıcılar da). Eğer sağlam 3 m/sn lik termikler buluyorsanız, çok alçakta kalmadığınız sürece durup 0.5 m'sn lik termikleri dönmenize gerek yok demektir (alçaktayken ne bulsanız iyidir). Termiğin tepe irtifasını bilmek de faydalıdır; daha öncekilerde sürekli 2000 metreye tırmanırken güçlü bir termik aniden 1500 m.'de sona ererse, büyük ihtimalle onu kaybettiniz demektir ve aramanız gerekir. Öte yandan 1900 metrede sona erdiyse, muhtemelen sonuna gelmişsinizdir, süzülüşe geçme zamanıdır. Unutmayın ki termiklerin tepe irtifaları gün içinde yükselir. Teksas'da güzel bir günde termikler sabah sadece 1200 metreye çıkarken, öğlen

1800 metreye, saat 2:00 de 3000 metreye ve saat 5:00 te 4200 metreye kadar çıkmaları alışılmadık bir durum değildir. Bu etki dağlık bölgelerde daha azdır ama yine de görülebilir.

Son olarak, dönüşlerinizin farklı irtifalardaki genişlikleri ve kayış (drift) miktarları, size bir sonraki tırmanış için ne beklemeniz gerektiğini ve farklı irtifalardaki rüzgâr hızlarını söyler. Bu toplayıcıdan çıkan bir termiğin hangi açı ile yükseleceğini gösterir ki böylece termiğin doğrultusunu kesebilirsiniz (Unutmayın güçlü termikler rüzgâra direnip, onları akıntıyı yaran köprü ayakları gibi yarmakta sıkıntı çekmezler).

Sallanarak Değil Koordine Dönüşler

Peki, uçuyorsunuz ve varyonuz hoş sesler çıkararak ötmeye başladı. Ne yapmalı? Öncelikle, varyo ötmeye başlamadan hemen önce kanadınız öne atladı ya da geriye yıkıldı mı? Eğer geriye yıkıldıysa muhtemelen bir darbeyle karşılaştınız. Bekleyin bakalım varyo ötmeye devam ediyor mu yoksa bastırıcıya mı dönüşüyor? Eğer bu bir termikse ve ses artıyorsa, dönün. Hangi yöne döneceğiniz konusunda pek fazla endişe etmeyin; eğer kanadın bir tarafı bariz bir şekilde gerginse ya da daha yukarıdaysa, o tarafa doğru ağırlığınızı verin ve freni yumuşak bir şekilde çekin.

Ne kadar çekmeli? Kanatta gerilimin yüksek olması, termiğin güçlü olduğunun göstergesidir, daha fazla fren uygulayabilirsiniz demektir. Ancak termik dönerken en yaygın hata içteki freni çok sert çekmektir. İçteki freni çok sert çektiğinizde, vücudunuz tıpkı küçük bir rakkas (wing-over) yapar gibi dışarıya doğru savrulur. Sonra tekrar kanadın altına geri salınır, dönüş doğrultusunu kaybeder ve doğruca termiğin dışına uçarsınız. Birçok pilot bundan sonra termiğe geri dönmek için sert bir dönüş daha yapar; ben de hatamı anlayana kadar yaklaşık beş yıl böyle uçtum. Yapmak istediğimiz şey yatarak "koordine" bir dönüştür. Tıpkı bisiklete biner gibi; dönüşün keskinliğine ve hızınıza göre bisikletiniz ve siz doğru bir açıyla yatarsınız.

Pilotların termikte yaşadığı en yaygın problem düzgün bir dönüşü muhafaza edebilmektir. Doğru teknik, dönüşü düzgün kontrollü bir şekilde ağırlık vererek başlatmak ve aynı anda içteki freni kademeli olarak uygulamaktır. Kanat yatar, vücudunuz onu izler ve merkezkaç kuvveti etkisiyle kanadın çizdiği dairenin dışında kalmaya devam ederek düzgün bir şekilde termikte yükselirsiniz. Yumuşakça artan bir basınçla fren uygulamak yerine frene birden asılmak sizi önce kanattan dışarıya sonra tekrar kanadın altına savurur. Gerçekten koordine bir dönüşte kanat başınızın üzerinde de kalır, geride kalırsa freni azaltın. Eğer öne atlamaya kalkarsa, verdiğiniz ağırlığı ve dönüşünüzü bozmadan frenle anlık bir düzeltme uygulayın.

Eğer bu anlatılanları kafanızda canlandıramıyorsanız, bir frene sertçe asılıp bırakın; kanattan dışarıya, sonra altına savrulacaksınız, genelde üstüne bir iki salınım daha yaşarsınız. Sonra bir de sertçe bir yana yatıp ağırlığınızı tekrar ortaya alın; kanattan dışarı savrulup altına geri gelirsiniz ama bu kez o kadar fazla olmaz. Şimdi de yumuşak bir şekilde ağırlık verin, yumuşak ve kademeli şekilde freni çekin ve tutun; yumuşak bir spiral dalışa girersiniz ya da termikteyseniz yükselirsiniz. İstediğimiz şey budur.

Hava hızı ve yatış açısı doğrudan ilişkilidir, yatışınız ne kadar fazla ise dönüşü korumak için o kadar hava hızına ihtiyacınız vardır (spiral dalışı düşünün). Yatışınız ne kadar düşükse yüzünüzde o kadar az rüzgâr hissedersiniz. Termikler nadiren tümüyle düzgündür; bu da

koordine bir dönüşü korumak için sürekli olarak fren ve ağırlığınızı ayarlamalısınız demektir. Eğer hava hızınız düşmeye başlar ve kanat dönüşten çıkar gibi olursa, biraz daha ağırlık basıp, dıştaki freni biraz bırakarak hava hızınızı ve yatışınızı arttırın. Eğer hava hızınız aniden artarsa, ağırlığınızı biraz azaltın, dıştaki freni biraz daha çekin ve yatışınızı koruyun. Koordine bir yatışla termik dönmeyi öğrenebilirseniz, verimli bir şekilde termik dönme yolunda oldukça mesafe kat ettiniz demektir.

Termiği Ortalamak: Kafanızdaki Harita

Peki, varyonuz deli gibi ötüyor; dönmeden önce ne kadar beklersiniz? Eğer termikler küçükse ve alçaktaysanız bir şey bulduğunuzdan emin olur olmaz hemen dönüşe başlayın. Benim tecrübelerime göre iki saniye beklemek falan gibi kurallar anlamsızdır. Termiği buldunuz; düzgün bir yatışla dönüşe başlayın ve ne olduğuna bakın. Dairenin çeyreği boyunca iyi bir şekilde tırmandınız ve sonra çökmeye mi başladınız, termiğin en iyi olduğu doğrultuda dönüşünüzü biraz açın ve kaldırıcı artınca tekrar keskinleştirin; sadece varyonun sesine değil, kanadınızın gerginliğine kuşamdan aldığınız hisse de dikkat edin, bunlar da önemli ipuçlarıdır. Rüzgârın sesine de kulak verin; biraz pratikle kaldırıcı ya da bastırıcılarda içinden geçtiğiniz hava akımları arasındaki farkları ayırt edebilirsiniz; rüzgârı işitemiyorsanız kaskınız değiştirin. Dönüşte bir noktadan sonra artık varyonuz, kanat basıncı ve kıçınızdaki his hep birlikte size en iyi kaldırıcıyı tanımlıyacaklardır. Eğer koordine 360'lar atıyorsanız, her dönüşte en iyi kaldırıcının nerede olduğunu kafanızdaki haritaya yerleştirmeniz oldukça kolay olacaktır; araziyi değil her dönüşte en iyi kaldırıcıya nerede rastladığınızı düşünün. Kafanızda her bir 360 derece dönüşte olanların bir haritasını oluşturmaya çalışın.

Kaldırıcının en iyi olduğu yere uçmak için, koordineli dönüşünüzü koruyun, sadece 360 derece döndükten sonra yatış açınızı biraz düşürüp, dönüşünüzün merkezini kaldırıcının en iyi olduğu yönde kaydırın. ASLA DÖNÜŞÜ BIRAKMAYIN. Kaldırıcının en iyi olduğu yere oturduğunuzda koordine dönüşü muhafaza ederek biraz keskinleştirin. Bazen dönüşün bir yarısında sağlam kaldırıcıda, diğer yarısında bastırıcıda olabilirsiniz. Dönüşünüzü tekrar kaldırıcının en iyi olduğu tarafa kaydırın. Şimdi dönüşün üç çeyreğinde sağlam, bir çeyreğinde zayıf kaldırıcıdasınız. Yeniden kaydırın. Artık tam bir turda 2 m/sn.lik ortalama ile tırmanıyorsunuz, ama dönüşün bir tarafı 3 m/sn. diğer tarafı 1 m/sn ile çıkıyor. Eğer koordine olmayan bir şekilde dönüyorsanız, ki birçok pilot öyledir, bu fark dönüşünüzdeki salınımlardan kaynaklanıyordur, olan biten hakkında fikriniz yoktur. Ama koordine bir dönüşte olduğunuzdan eminseniz, dönüşünüzü 3 m/sn.lik tarafa doğru kaydırın ve sonunda kendinizi +5 lik bir termikte mükemmel şekilde oturmuş bulursunuz. Düzensiz termikler, varyonuzda düzensiz "anlık" değerler verebilirler, o yüzden ortalamada en iyi tırmanış hızınıza odaklanın. Deltakanat ve planörler en iyi ortalama tırmanışı elde etmek için oval ya da 8'ler çizebilirler ancak yamaç paraşütleri en iyi koordine, sürekli olarak ayarlanan dönüşlerle tırmanabilirler.

Dönüş Çapı ve Yatış Açısı

Fark ettim ki küçük, güçlü termiklerin olduğu günlerde 30-45 derece ya da üstü yatışla, hafif geniş termikleri olan alçak basınçlı günlerde 15-30 derecelik yatışla dönüyorum. Yatış açısının uç noktaları, toz şeytanlarında (dust devil) neredeyse dik bir açıyla dönmekle büyük bir bulut altında dümdüz uçarak tırmanmak arasında değişir; sizin o günkü termiğiniz için uygun açı bu iki uç nokta arasında bir yerde yer alır. Her kanadın fren mesafesine ve ağırlık basma miktarına tepkisi farklıdır; bir pilotun kendi kanadında işine yarayan şey sizinkine hiç

uymayabilir. Ancak her kanat koordine bir şekilde döner ve bunu yakaladığınız andaki o hissi mutlaka fark edersiniz.

İşte size termikte yatış açınızı seçmek için birkaç senaryo. Diyelim ki -3 m/sn ile çöküyordunuz aniden 4 m/sn ile yükselmeye başladınız. Döndünüz, sonra 2 m/sn ile çöktünüz, dönüşünüzü +4'e doğru kaydırıyorsunuz ancak merkezi sürekli ayarlamanıza rağmen bir türlü termiğe oturamıyorsunuz. Muhtemelen daha keskin bir yatışla ve daha dar dönmeniz gerekiyor. Çok alçakta küçük bir termikteyseniz, içinde sadece yarım tur kalabilirsiniz. Her dönüşte termik içinde daha fazla zaman geçirmek için elinizden geleni yapın, yükseldikçe sonunda termiğe oturduğunuzu göreceksiniz. Başka bir senaryo: -3 m/sn ile uçarken çöküş gittikçe azaldı ve sonra +1, daha sonra +1.5 gördünüz. Ben olsam kaldırıcı tekrar azalmaya başlayıncaya kadar düz uçar daha sonra en iyi ortalama tırmanışı elde etmek için yumuşak bir yatışla dönüşe başlardım. Yavaşça artan, sürekli bir tırmanış geniş bir termiğin işaretidir. Bazen geniş termiklerde çok daha hızlı tırmanan güçlü merkezler olabilir, ancak genel olarak termik ne kadar genişse maksimum tırmanışı elde etmek için o kadar az yatış gerekir. Genelde bazı yatış açıları daha iyidir; bu açı olmadan bir kanat koordine bir şekilde dönemez, ancak frenler eşit konumda sırf ağırlıkla da koordine bir şekilde dönebilirsiniz; iyi bir pilotu uçarken izleyin, büyük oranda ağırlık kullanarak küçük fren düzeltmeleri ile uçtuğunu görebilirsiniz.

Termik dönerken kaç santim fren çekileceğinin ya da kaç kilo kuvvet uygulanacağının net bir ölçüsü yoktur (çeyrek fren birçok kanat için anlamsızdır), ancak koordine bir dönüşü muhafaza etmek için doğru bir fren mesafesi ve doğru bir ağırlık miktarı vardır. Bu tıpkı bisiklete binmek gibidir, kimse size nasıl yapacağınızı tarif edemez ama işe yaradığında bisikletin üzerinde kalırsınız. Ben genelde iç frende dışardakinin iki katı basınçla uçarım ve düzeltmeleri daha çok ağırlıkla ve dış frenle yaparım. Siz muhtemelen farklı uçuyorsunuzdur ama bir kez oturduğunuzda koordine bir dönüşte olduğunuzu hissedersiniz.

Termik dönerken yön değiştirmeyin, özellikle de alçaktaysanız. Bunun üç iyi nedeni vardır; birincisi yön değiştirmek koordine dönüşünüzü berbat eder ve dönüşler arasında bir süre düz uçmanız gerekir bu da sizi genelde termiğin dışına götürür. İkincisi kafanızdaki haritanızda en iyi kaldırıcının yerini kaybedersiniz. Üçüncüsü, yön değişikliği varyonuzun bir sürü tuhaf ama faydasız sesler çıkarmasına neden olur. Yön değiştirmektense dönüşünüzü kaldırıcının daha iyi olduğu kısma doğru kaydırmak daha her zaman için iyidir.

Koordine dönüşü muhafaza etmekte zorlanıyorsanız, daha hızlı uçmayı deneyin; daha fazla ağırlık daha az iç ve dış fren kullanın. Birçok pilot tam bir daire çizmeye çalışır; gerçekten büyük termiklerde bu gayet işe yarar ve kanadınızın en iyi çöküş oranı oldukça frenli uçmanızı gerektirir. Ancak biraz daha hızlı, biraz daha yumuşak bir yatışla termiğin en güçlü kısmına daha rahat oturabilirim. Yamaç yelkeninde işe yarayanla termik dönerken işe yarayanı birbirine karıştırmayın, ikisi birbirinden çok farklı oyunlardır.

Termiği kaybettiğinizde ne yapmalı?

İlk olarak, termiğin tepesinde olup olmadığınızdan emin olun. O ana kadar bütün termikler 1800 metrede tükenmişse ve siz 1700 metredeyseniz, termiği unutup süzülüşe geçin. Ancak 900 metrede güzel güzel tırmanırken termiği kaybederseniz, arama moduna geçme zamanı demektir. Eğer rüzgâr varsa termik size göre ya rüzgâr üstünde ya da rüzgâr altındadır. Yapılacak ilk şey dönüşünüzü genişletmek ve dikkatinizi kafanızdaki haritanıza

vermektir. Eğer +1 m/sn ile tırmanırken rüzgâr üstü tarafta -3 m/sn ile çöküşe geçmişseniz, dönüşünüzü rüzgâr altı yönde genişletin. Bastırıcı şiddeti – 2 ye daha sonra da -1.5 m/sn ye düşerse, daha da rüzgar altına kayın. İyi bir değişiklik olmazsa, rüzgâr üstüne kaymayı deneyin; bastırıcının düşüyor olması kaldırıcının artması kadar anlamlıdır, daha düşük bastırıcıya doğru hareket edin. Aynı zamanda yer hızınıza dikkat edin; termiğe doğru akan havayı takip ediyorsanız yer hızınız genelde artar, aksine termikten dışarıya doğru uçuyorsanız azalır (unutmayın özellikle alçak irtifalarda termikler etraftaki havayı kendilerine doğru çekerler). Rüzgârlı bir günde alçaktaysam genelde termiğin rüzgâr üstü ucundan düşerim. Rüzgârlı bir günde yüksekteysem genelde termiğin rüzgâr altı tarafından düşerim. Neden böyle olduğu konusunda bir fikrim yok ama böyle oluyor.

Yerden bulut tabanına kadar düzgün bir silindir halinde olan termiğe çok nadiren rastlarım; işin sırrı varyonuzu, kanadınızı, kuşamdaki basıncı takip etmek, koordine dönüşünüzde sürekli olarak küçük düzeltmeler yapmaktır.

Daha İyi Termik Dönmek İçin Biraz Daha İpucu

Kanadınızın dış tarafı birden basınç kaybeder, hışırdar ya da küçük bir kapanma yerse, termikte bir değişime rastladınız demektir. Belki de +3 m/sn ile yükselirken, +0.5 lik bir yere denk geldiniz; türbülansa rastlar rastlamaz oradan uzaklaşıp daha iyi kaldırıcıya doğru hareket etmelisiniz. Bir gurup içinde termik dönerken önünüzdeki birisinin dış kulaktan bir kapanma yediğini görürseniz, muhtemelen dönüşünüzü oradan kaçınacak şekilde keskinleştirmeniz ve daha iyi kaldırıcı yönünde açmanız ve kaldırıcı içinde tekrar keskinleştirmeniz iyi olur. Birçok pilot gurup içinde diğer kanatların tırmanışlarını takip etmektense bir "patern" takip edecek şekilde uçarlar; eğer herkes dönüşün bir tarafında daha iyi yükseliyorsa, dönüşünüzü daha iyi kaldırıcıya doğru kaydırın; bu taktiği kullanarak oldukça çabuk bir şekilde diğer kanatların üzerine tırmanabilirsiniz. Eğer başka tarafta birileri sizden daha hızlı tırmanıyorsa, o yöne hareket edin, tek başınıza yavaş yavaş tırmanıp kahramanlık yapmanın anlamı yoktur.

Grupta önünüzdeki bir pilotun deli gibi tırmandığını görürseniz, anında dönüşünüzü keskinleştirip daha yüksek bir yatış açısıyla yükselen havaya girebilir ve çok daha fazla bir kısmına tutunabilirsiniz; bir kez daha, diğer pilotlara göre değil, termiğe göre uçun.

Termik içerisinde polen, poşet, böcek ve diğer çerçöpü görmeye çalışın. Kuşlar özellikle de kırlangıçlar, daima termiğin en iyi kısmındadırlar, hemen onların peşine takılın. Kırlangıçlar ve diğer küçük kuşlar termiğin içine çekilmiş böcekleri yerler; grup halinde bir yere üşüştüklerini görürseniz, hemen oraya atlayın, bunun için kısa bir mesafe süzülmeniz gerekse bile. Termikler havayı içlerine doğru çektikleri için çerçöp otomatik olarak termiğin merkezinde toplanır; gazete parçaları ve diğer çöplerle yüzlerce metre tırmanışlarım vardır.

Bazı günler termikler sizi dışarıya atmaya çalışırlar; fark ettim ki bu çoğunlukla çok geniş döndüğünüz içindir. Fıskiyeden fışkıran suyu düşünün, eğer kanadınızı tam merkezine yerleştirip dönüşünüzü sütünün içinde tutabilirseniz yükselirsiniz. Ancak kıyısına gelirseniz dış kulaktaki basıncı kaybedersiniz. Bu direnç yaratır, yatış açısını kaçırırsınız ve yana doğru "çekilirsiniz".

Varyonuz kapalı olarak uçmaya çalışın; Chris Mueller ve diğer birçok üst düzey pilot sık sık varyoları kapalı olarak uzun mesafeler uçarlar. Eğer odaklanırsanız kanadınızın kaldırıcı

içindeki davranışlarını açık şekilde anlarsınız. Varyonuzu kapatmak sizi farklı hava akımları içinde kanadınıza gerçekten neler olduğuna dikkat etmeye zorlar.

Havanın en düzgün olduğu yer genelde güçlü bir termiğin tam ortasındadır ve yüksek bir yatış açısıyla uçarsanız kanadınız daha tok ve stabil olur; eğer hızlı bir şekilde tırmanıyorsam bilirim ki termiğin kıyısı oldukça türbülanslı olacaktır. Asla güçlü bir termiğin dışına uçmam, bunu yaparsam türbülansa toslayacağımı bilirim; yapabileceğiniz en iyi şey termiğe takılıp bulut tabanına kadar onunla tırmanmaktır.

Kaldırıcı ve bastırıcılar arasındaki en büyük farklar yerden 50 m yüksekliğe kadar görülür; 3 ile çökerken birdenbire 5 ile yukarıya fırlar sonra tekrar düşersiniz. Ancak en iyi ortalama tırmanış hızını termiğin daha yüksek kısımlarında görülür ve termiğin iyice soğuyup artık kaldırıcı sağlamayacağı irtifalara kadar sürer. 20 saniyelik ortalamalarda 3 m/sn den daha fazlasını göremediğim günlerde alçak irtifalarda sıklıkla 7,5 luk anlık değerler görebilirim. Bir termiğin tırmanış hızı anlık sıçrayışlar değil, ortalama değerde ne elde edebildiğinizdir. Pilotların sık sık "Dostum bugün 10 m/sn gördüm falan diye konuştuklarını duyarım. Hemen hemen her zaman gerçek tırmanış hızından değil anlık uç değerlerden bahsediyorlardır. Dünyada gerçekten 10 m/sn lik termiğe rastladığım tek yer, Temmuz ayında Owens Vadisiydi, ancak frene asılıp koordinasyonsuz sert bir dönüş çekerseniz, kendi 10 luk termiğinizi yaratıp varyonuza hoş sesler çıkarttırabilirsiniz. Elbette bu bir yanılgıdır ancak buna inanacak ve çılgın dönüşlerle kendi termiğini yaratacak bir sürü pilot vardır.

Son olarak, bütün bu yukarıda yazdıklarım planörcülük kitapları, diğer pilotlarla sohbetlerin ve kendi kişisel tecrübelerime dayalı teorimdir. Asıl önemli olan sizin kendi teorinizdir, teorinizi daima sorgulayıp en iyi sonucu elde etmek için geliştirin. Eğer termikte birisi sizi geçip gidiyorsa bu daha iyi bir kanadı olmasından dolayı olabilir, ancak daha büyük olasılıkla sizin yapmadığınız bir şeyi yaptığındandır. Başkaları sizden iyi tırmanıyor diye kendinize lanet etmeyin. Bunun yerine sebebini anlamaya çalışın. Daha dar mı yoksa daha geniş mi dönüyorlar? Termiğin daha iyi bir kısmına kaydılar da siz takip mi etmediniz? Hiç kimsenin doğuştan daha iyi pilot bir olduğuna inanmıyorum ama ne yaptıklarına kafa yoranlar daha iyi sonuçlar elde ederler. Bu sezon daha iyisini yapmak için can atıyorum ve herkese bol şanslar diliyorum. Sonuçta en iyi pilot en çok eğlenen pilottur.