

MEETING REGIONALI PARAPENDIO

CATEGORIA FUN

TUTORIAL per i Piloti

A cura di Marco Littamè

SOMMARIO

PERCHE' PARTECIPARE A UN MEETING REGIONALE CATEGORIA FUN	3
A CHI E' CONSIGLIATO UN MRPCF?	4
CHE COSA E' UN MRPCF?	4
COME PREPARARSI AL MEETING	5
IL GIORNO DEL MEETING	6
LA TIPOLOGIA DI TASK.....	7
GPS E WAYPOINT	8
COME SI COMPONE UNA TASK.....	11
IL BRIEFING	13
IL DOPO GARA	16
ESEMPIO DI TASK.....	17
PARTECIPARE A UN MEETING.....	19
10 CONSIGLI SU COME AFFRONTARE UNA TASK	20

PERCHE' PARTECIPARE A UN MEETING REGIONALE CATEGORIA FUN

Il parapendio per sua natura è uno sport individuale, difficilmente monitorabile nelle gesta del pilota, ovvero quando utilizza i comandi per gestire la vela o per girare in termica..

Motivo per il quale è molto difficile insegnare tecniche di pilotaggio applicabili direttamente in volo. Ad un calciatore si può far calciare la palla 100 volte per migliorare un cross, ma suggerire il dosaggio di un comando, svelare la sensibilità in una termica è utopia allo stato puro.

La progressione nel volo avviene tramite la **SPERIMENTAZIONE**, ovvero l'esperienza accumulata con ore di volo in situazioni diverse.

La competizione è un concentrato di sperimentazione. Il confronto diretto con avversari di pari o superiore livello consente al pilota una progressione formidabile, in quanto ha la possibilità di verificare istantaneamente la tecnica di salita in termica, le soluzioni tattiche e i tempi di scelta.

La semplicità dei percorsi e la sicurezza pensata per i MEETING FUN consentono inoltre ai neo garisti di concentrarsi completamente all'apprendimento dei meccanismi della competizione.

Il **CONFRONTO** con gli altri piloti non è l'unico valore aggiunto per un apprendimento sicuro e veloce. Prendere parte ad una competizione obbliga il pilota a perseguire un **OBIETTIVO**, in questo caso il completamento di un percorso nel minor tempo possibile.

Ciò significa che dovrà per forza di cose utilizzare tutte le risorse disponibili per raggiungere il traguardo. Perseguire un obiettivo è il motore trainante di qualsiasi allenamento sportivo.

Un podista non potrà mai partecipare ad una maratona se non si sottopone ad un allenamento specifico; così nel volo, per ottenere risultati positivi è necessario esercitarsi nelle difficoltà (che non vuol dire nelle situazioni pericolose).

Trovarsi in situazioni svantaggiose, dover ottimizzare ogni metro disponibile e perfezionare ogni traverso implementa il bagaglio tecnico del pilota. Volare costantemente nel proprio sito di volo, senza obiettivi programmati e mantenendo una costante sicurezza, intesa come facilità di permanenza in aria, vagando per il cielo a seconda del cumulo più conveniente, fossilizza il pilota ad un volo comodo, avaro di possibilità di crescita.

La capacità tecnica costituisce al di là della crescita un binomio indissolubile con un altro aspetto importantissimo, ovvero la **SICUREZZA**. Essa è direttamente proporzionale alla progressione del pilota.

Il risultato di tutto ciò è palese: i piloti competitori volano meglio e in sicurezza.

Ma partecipare ad un MRPCF non si limita alla seppur importante crescita del pilota, esso è occasione di volo in siti nuovi e collaudati, con una meteo costantemente monitorata, possibilità di atterrare fuori campo senza l'angoscia di trovare un recupero, possibilità di nuove amicizie e scambio culturale, vololiberisticamente parlando, con altri piloti.

A CHI E' CONSIGLIATO UN MRPCF?

Sicuramente a tutti i piloti freschi di brevetto che hanno voglia di migliorare le proprie capacità. E' consigliabile, prima di cimentarsi in qualche prova, essere in grado di gestire in autonomia il Volo in termica. Ma è consigliabile anche a tutti quei piloti che dopo anni di volo non riescono a progredire come sperato.

Rassegnarsi a chiamare i piloti più bravi con il termine di "pilotoni" dovrebbe uscire dal vostro mondo. Tutti possiamo migliorare!!! Questo potrebbe e dovrebbe essere lo stimolo e il metodo giusto per farlo.

CHE COSA E' UN MRPCF?

Il MRPCF è un tipo di gara studiata appositamente per chi non ha mai affrontato una competizione. Viene organizzato dalla Segreteria Regionale in collaborazione con i Club ospitanti, che mettono a disposizione ovviamente il sito di volo, ma anche una serie di servizi quali trasporto in decollo, recuperi, consulenza meteorologica, classifiche, buffet etc.

Condizione necessaria per poter partecipare al meeting è essere possessori dell'Attestato V.D.S. in corso di validità, Assicurazione, Visita Medica e tessera FIVL..

L'iscrizione al Meeting avviene, per quanto riguarda la parte burocratica, sulla base delle modalità (online o cartacee) stabilite da ogni Segreteria regionale.

Una volta espletata questa formalità, il pilota dovrà regolarizzare la partecipazione all'evento direttamente sul posto il giorno della gara.

La quota di iscrizione è molto economica se si tiene conto dei servizi di cui si potrà disporre.



COME PREPARARSI AL MEETING

La preparazione al Meeting Regionale incomincia qualche giorno prima del Meeting stesso.

Controllare che tutta l'attrezzatura sia in ordine, ovvero vela, imbrago con particolare attenzione alla simmetria delle regolazioni, cordino della speed.

Andate sul sito www.regionaliparapendio.it e scaricate il file Waypoint (nella sezione SITI DI VOLO/WAYPOINT), cancellate tutti i Waypoint presenti sul vostro strumento e caricate quelli nuovi. Nella apposita sezione trovate tutte le istruzioni per fare questa semplice operazione.

Se il sito di volo che ospiterà il meeting regionale è a noi sconosciuto o comunque sia non è la nostra zona abituale di volo, attraverso il sito www.regionaliparapendio.it (nella sezione SITI DI VOLO/MAPPE) possiamo orientativamente incominciare ad esplorare quale sarà il campo di gara, facendo particolare attenzione al decollo,atterraggio e ai waypoint che gravitano in un raggio di 10-15 km. E' abitualmente in quella zona che si disputerà la nostra prova.

Dedicate poi un po' di tempo per leggere il Regolamento Meeting Regionali, le regole del gioco bisogna conoscerle bene!



La sera prima del meeting andate a dormire presto, normalmente il pegno da pagare è una levataccia mattutina per essere puntuali sul sito di volo.

Arrivare in orario è molto importante in quanto consente agli organizzatori di predisporre al meglio da un punto di vista della tempistica i piloti alla gara.

P.S. Io non ho dormito la notte precedente la prima gara, semplicemente ho sognato ad occhi aperti e continuo a farlo ancora ora...

IL GIORNO DEL MEETING

Arrivati al luogo di ritrovo, contattare subito l'organizzazione locale e procedere alle operazioni di registrazione e informarsi sulla logistica della giornata (orari, trasporto in decollo, parcheggi....) ma soprattutto andate a visionare l'atterraggio!! Non sempre il Centro Operativo è situato in atterraggio, quindi non esitate e non fidatevi delle spiegazioni degli amici: andate di persona a vederlo. Questo serve soprattutto a non caricarvi di stress a livello mentale, perché conoscere il luogo dove si atterrerà aiuta a stare rilassati in volo ed a concentrarsi solo sul percorso da compiere.



Arrivare in decollo con molto anticipo, preparare tutta l'attrezzatura, verificare la vela, attaccare i numeri di gara dove previsto e riporla a fiocco al riparo dal vento. Se il decollo lo consente passare qualche minuto a giocare con la vela: questo oltre che a permettere una migliore verifica dell'attrezzatura è un ottimo sistema per trovare più velocemente feeling con la vela e la giornata e perché no, rilassarsi un po'.



LA TIPOLOGIA DI TASK

Le prove possibili sono sostanzialmente di due tipi:

- **ELAPSED TIME** (tempo individuale)
- **RACE TO GOAL** (corsa a meta)

Entrambe hanno come obiettivo la realizzazione di un percorso nel minor tempo possibile, ma di fatto sono molto differenti tra loro.

Nell'ET il pilota decide autonomamente quando decollare e quando far partire la propria prova nell'arco di un periodo di tempo prestabilito, chiamato **FINESTRA DI DECOLLO**.

Nella RTG il pilota decide autonomamente quando decollare nell'arco di tempo prestabilito, ovvero la finestra di decollo, ma la propria prova inizia ad un orario stabilito a priori dal Meet Director (Coordinatore di Gara).

Se mi consentite il paragone con altri sport, l'ET può essere vista come una prova di sci, ovvero un percorso in piena autonomia alla ricerca della prestazione migliore, mentre la RTG si può associare ad una maratona, all'interno della quale il confronto diretto è sempre presente e il controllo degli altri concorrenti è una costante per tutta la gara.

Sia nel caso dell'ET che nella RTG i due parametri che determinano la classifica finale sono la velocità e la distanza, ovvero vincerà il pilota che volerà il percorso prestabilito nel minor tempo possibile.

Nel caso ci fossero piloti che non riescono a completare l'intero percorso si terrà conto della distanza totale volata dagli stessi.

Ricapitolando quindi, vince il pilota più veloce e fanalino di coda della classifica risulterà il pilota che ha impiegato più tempo oppure che ha volato il minor tratto di gara.

Il tipo di gara utilizzato nel 99% dei casi è comunque l'ET in quanto consente ai neo garisti di cimentarsi in prove facili, studiate appositamente per garantire un altissimo livello di sicurezza. Il fatto di gareggiare da soli costituisce dal punto di vista psicologico una tranquillità e serenità non indifferenti.

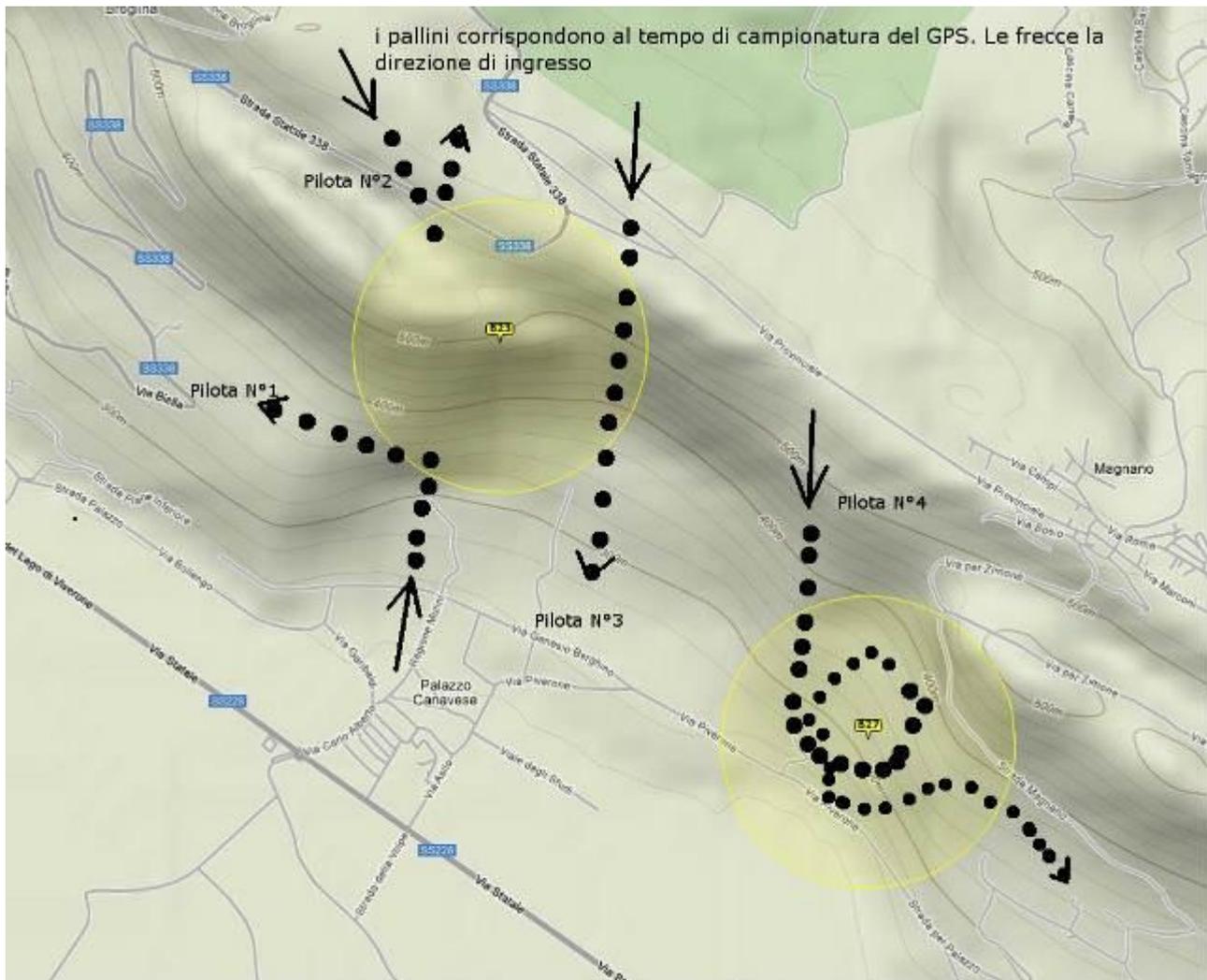
Inoltre il periodo di volo stabilito per la prova viene inquadrato nell'arco di tempo durante il quale le condizioni sono più morbide e in assenza di turbolenza, proprio per consentire al pilota di concentrarsi esclusivamente sul percorso prestabilito.

Il percorso di gara è definito da un punto iniziale, ovvero il **DECOLLO**, una sequenza di **WAYPOINT** da raggiungere e un punto d'arrivo ovvero il **GOAL** che coincide con la fine della prova. Il percorso, chiamato comunemente **TASK** viene stabilito in base al sito di volo e alle condizioni meteorologiche dal MD in collaborazione ad una Commissione Piloti (normalmente piloti d'esperienza che conoscono molto bene il campo di gara) eletta tra tutti i partecipanti al momento dell'iscrizione.

GPS E WAYPOINT



Il **GPS** è la scatola nera del pilota, ovvero lo strumento che consente di registrare il proprio volo e poter stilare una classifica finale. Per l'utilizzo dello stesso vi rimando alla sezione http://www.regionaliparapendio.it/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=104



Ricapitolando,

il pilota decollando all'interno di una **FINESTRA** volerà la **TASK** attraverso una serie di WP nell'ordine prestabilito e terminerà la prova entrando nell'ultimo WP, ovvero il **GOAL**.

COME SI COMPONE UNA TASK

Il tempo della TASK, ovvero la sessione di velocità che determinerà la classifica finale, incomincia con l'attraversamento dello **START PILON**, ovvero il **primo WP della TASK**.

Lo Start Pilon è come potete immaginare un momento molto importante della task e per questo viene studiato con attenzione per garantire un altissimo livello di sicurezza.

Per consentire ai piloti una partenza molto agevolata, talvolta è di dimensione maggiore dei 400m abituali, in questo modo il pilota ha la possibilità di scegliere il punto di ingresso più congeniale.

Nel caso della foto lo SP sarà di raggio 1000m, dopodiché si farà il primo WP della TASK che sarà il WP1 di raggio 400m, per poi proseguire verso WP2 e così via...

Convenzionalmente, **il senso rotazione in termica, dal decollo allo start pilon, è a destra nei giorni pari e a sinistra nei giorni dispari.**



La TASK assegnata dal MD viene spiegata durante il **BRIEFING** mediante un **TASKBOARD** (**TABELLONE DI GARA**), all'interno del quale si troveranno tutte le informazioni che ci serviranno per realizzare la nostra task.

TYPE	TASK	
TAKE OFF	DATE	
START km around	WINDOW OPEN	CLOSE
OPEN CLOSE	TASK DEADLINE	
WAYPOINT	SAFETY FREQUENCY <small>mandatory in flight</small>	
	SAFETY TELEPHONE	
	REPORT BACK & RETRIEVAL	
	SMS	
	RADIO	
GOAL	TELEPHONE	
	<small>Pilots must report back maximum 0 20 after landing</small> <small>All pilots, flying or not flying, must report back to:</small> <small>TAKE OFF - GOAL - HQ - RETRIEVE BUS - SMS - TELEPHONE - RADIO</small>	
	<div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>	
TOTAL DISTANCE	<div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	

Prima di assegnare la TASK, il MD espone la situazione meteorologica, descrive dettagliatamente la zona di volo segnalando eventuali ostacoli quali linee elettriche, funivie o cavi non visibili ed eventuali zone non sorvolabili.

IL BRIEFING



Il **BRIEFING** è un momento molto importante, durante il quale è necessario prestare la massima attenzione: **è la chiave di lettura della nostra prova.**

Ogni indicazione, sia sotto il profilo della competizione che ai fini della sicurezza, viene spiegata accuratamente dal Meet Director.

Sbagliare un dato, ovvero prendere nota di un orario diverso, piuttosto che inserire un waypoint differente da quelli previsti dalla task pregiudicherebbe inevitabilmente la nostra performance. Mi fa per questo sorridere uno dei più forti piloti in Italia, ma anche al Mondo (di cui non rivelerò il nome straniero...), che quatto quatto, arrivando quasi sempre per ultimo, si piazza davanti a tutti i piloti, in prima fila, per poter osservare attentamente e prendere nota di tutte le informazioni necessarie.

Da prendere sicuramente come esempio!

Al BRIEFING, oltre al tabellone di gara è presente anche una **MAPPA** sulla quale viene tracciata con un pennarello o un cordino la nostra prova.

Questo ci consente di visualizzare il percorso anche se questo non è visibile completamente dal decollo.



Sul sito www.regionaliparapendio.it nella sezione GARE/MEET DIRECTOR è disponibile il Vademecum nel quale viene analizzato dettagliatamente l'iter completo del BRIEFING.

E' consigliabile munirsi di penna e foglietti adesivi per scrivere il percorso di gara e gli orari, nonché i telefoni per il recupero e il soccorso.

I migliori piloti normalmente sono soliti attaccarli sul proprio GPS, per avere una conferma ulteriore del percorso e degli orari.

Si suggerisce di non interrompere il Meet Director nelle sue funzioni: coordinare i piloti cercando di svolgere il proprio compito nel migliore dei modi non è assolutamente cosa facile, eventuali domande è educato farle alla fine del BRIEFING.

Capita a volte che a causa di una meteo non ben definita ci sia incertezza da parte del MD sul percorso e sugli orari. E' molto importante per questo rimanere al BRIEFING fino alla fine e non allontanarsi prima. Si corre il rischio, e succede più spesso di quanto si possa immaginare, di trovarsi a gareggiare una task diversa con orari sbagliati.

Al termine del Briefing normalmente si ha a disposizione il tempo necessario per prepararsi ed iniziare la nostra prova.

La prima cosa da fare però è di compilare e consegnare alla persona preposta il modulo di "**CONFERMA DI PARTECIPAZIONE**".

Dopodiché, avendo già preparato a fiocco la nostra attrezzatura possiamo dedicarci allo studio della nostra prova sulla mappa.



Visualizzare la sequenza dei waypoint cercando di prevedere le zone di ascensione, come fare i traversi, dove fare lo start e calcolare quanta quota sia necessaria per la planata al goal è fondamentale per la nostra prestazione.

Ma non di meno prestare attenzione ad eventuali atterraggi di emergenza, ostacoli pericolosi quali i cavi elettrici e zone prive di atterraggi, che comunque sia saranno già stati ampiamente descritti dal MEET DIRECTOR.

**Ora siete pronti per la vostra task....
BUON DIVERTIMENTO!**



IL DOPO GARA

Al termine della prova dovete immediatamente avvisare l'Organizzazione che siete atterrati, non importa se siete in atterraggio o in un prato qualsiasi lontani da tutto. Utilizzando uno dei sistemi comunicati al Briefing (radio, telefonata, sms...) avvisate immediatamente fornendo: nome, numero pilota e luogo di atterraggio (coordinate gps).

E' molto importante ai fini della sicurezza, che appena atterrati raccogliate la vela a fiocco e vi posizioniate sul bordo del prato; questo, per i piloti che vi vedono, significa che tutto è OK e non avete bisogno di aiuto, in caso contrario lasciare la vela aperta equivale ad una richiesta di soccorso. Appena giunti al Centro Operativo, consegnare lo strumento per lo scarico delle tracce e compilare il modulo di "**REPORT BACK**", ovvero la conferma della vostra presenza in atterraggio.

Il REPORT BACK è un documento di fondamentale importanza: è l'unico strumento a disposizione dell'Organizzazione per verificare che tutti i piloti sono atterrati in sicurezza.

Nel caso si verifichi la mancanza del REPORT BACK da parte di un pilota scatteranno immediatamente i sistemi di ricerca e primo soccorso. E' fondamentale per la nostra incolumità e per il rispetto degli organizzatori non essere negligenti in questo contesto.

L'attesa della pubblicazione classifiche e relative premiazioni può essere proficuamente utilizzata per confrontare con altri piloti le nostre scelte di volo. Un de-Briefing è generalmente organizzato dal Tutor di giornata che segue man mano le nostre mosse e ci elargisce utili consigli per la nostra prova.



Nei giorni seguenti sul sito www.regionaliparapendio.it troverete tutte le animazioni delle tracce e potrete così visualizzare il vostro volo in relazione agli altri piloti. Studiando le tracce avrete a disposizione una enorme quantità di informazioni che vi faranno capire quali errori avete fatto e quali sono state le scelte migliori, tutto questo vi servirà per migliorare qualitativamente il vostro volo nei giorni a seguire.

ESEMPIO DI TASK

Per meglio comprendere quando esposto finora simuliamo un esempio di task ed esaminiamo insieme le varie situazioni:

Esempio di TASK assegnata

Waypoint:

D01;
B09 (SS)
B22;
B20;
B28;
B26;
B16 ;
A01 goal

TASK BOARD LEGENDA:

TYPE=TIPO DI PROVA, IN QUESTO CASO ELAPSED TIME

TAKE OFF=DECOLLO DI GARA

START PILON=WAYPOINT B09 CON RAGGIO DI 4 KM

OPEN=ORARIO APERTURA START PILON

WAYPOINT=B22;B20;B28;B26;B16;A01 PERCORSO DI GARA

GOAL=A01 ATTERRAGGIO

LEFT=SENSO DI ROTAZIONE IN TERMICA FINO ALLO START PILON

WINDOW OPEN=ORARIO APERTURA FINESTRA DI DECOLLO

TASK DEADLINE=LIMITE ORARIO PER L'EFFETTUAZIONE DELLA PROVA

SAFETY FREQUENCY=FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

MEETING REGIONALE 2012 CAVALLARIA			
TYPE Elapsed Time	TASK 1		
TAKE OFF D01 Decollo Cavallaria	DATE 01/01/2012		
START B09 <small>km around</small> 4 Km Monte Torrette	WINDOW OPEN 14:00 CLOSE 16:00	TASK DEADLINE 18:00	
OPEN CLOSE	SAFETY FREQUENCY Canale 6 LPD <small>mandatory in flight</small>		
WAYPOINT		SAFETY TELEPHONE	
B22 Bossola B20 Rueglio B28 Lorzane B26 Banchette d'Ivrea B16 Lessolo		REPORT BACK & RETRIEVAL	
GOAL A01 Atterraggio Cavallaria		SMS	
		RADIO	
		TELEPHONE	
		<small>Pilots must report back maximum 0.20 after landing All pilots, flying or not flying, must report back to: TAKE OFF - GOAL - HQ - RETRIEVE BUS - SMS - TELEPHONE - RADIO</small>	
TOTAL DISTANCE Km 28			

Il MD presenterà la TASK 1 dei Meeting Regionali:

- TASK ad Elapsed Time e per convenzione oggi le termiche dal decollo e fino allo START PILON si gireranno a Sinistra.
- Il Decollo usato è D01 Cavallaria, la finestra di apertura decollo è dalle 14:00 alle 16:00, ogni pilota sceglierà autonomamente il momento in cui decollare compreso in queste due ore di tempo.
- Inizio SS allo Start Pilon B09 con raggio 4 Km, a seguire tutti gli altri WP che se non diversamente specificato si intendono di raggio 400m, B22; B20; B28; B26; GOAL A01. Percorso totale Km 28.
- TASK DEAD LINE, ossia tempo massimo in cui terminare il percorso ore 18:00. Oltre quell'orario la traccia non sarà considerata valida.
- Tutti i piloti dovranno avere la radio accesa e sintonizzata sul canale di ascolto LPD 6.

Altre indicazioni saranno presenti sul tabellone e che dovrete annotarvi con cura quali:

- SMS,
- eventuale frequenza radio per i Retrieval (servizio recuperi)
- Report Back.

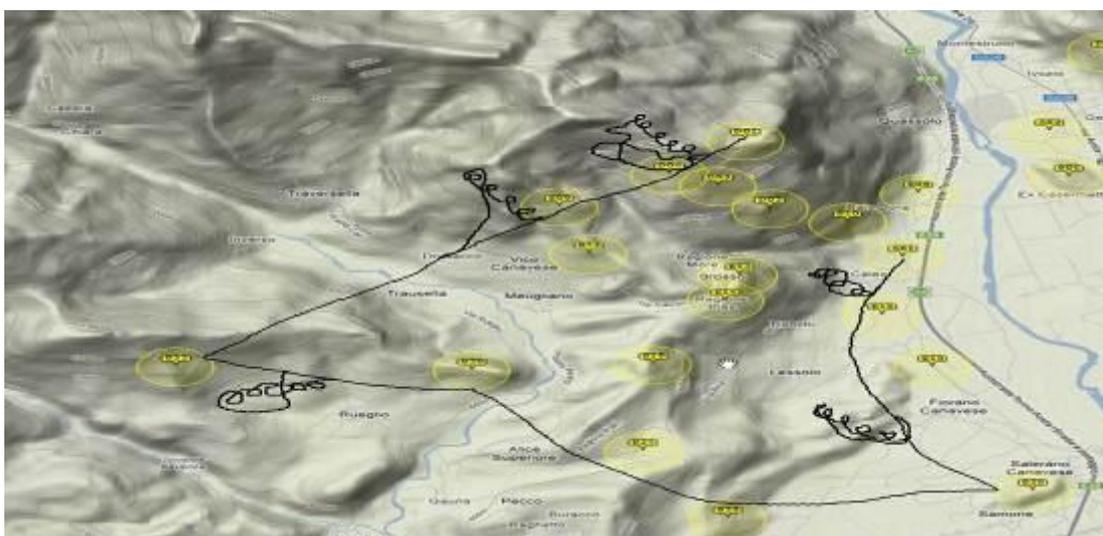
Esaminando il TASK BOARD notiamo che il tempo della TASK, ovvero la sezione di velocità che determinerà la classifica finale, incomincia con l'attraversamento dello START PILON, ovvero il WP B09 con raggio di 4 km.

Pertanto tra il decollo WP D01 e il WP B09 ogni pilota avrà tempo e modo di fare quota e decidere autonomamente quando iniziare la Speed Session dalla quale partirà il suo tempo di gara effettivo.

Seguendo le indicazioni del GPS si raggiungerà prima il WP B09 e poi a seguire tutti gli altri WP del percorso fino al GOAL WP A01.

Al GOAL, normalmente coincidente con l'atterraggio del sito di volo si potrà quindi scaricare tramite lo SCOREKEEPER la traccia del proprio strumento per poter stilare la classifica e consegnare il REPORT BACK.

Di seguito una simulazione di traccia scaricata di un concorrente che ha chiuso la TASK



PARTECIPARE A UN MEETING

La linea guida per partecipare ad un meeting dovrebbe essere sempre improntata in un'unica direzione: quella del **divertimento**.

Volare in gara, se da un lato dispensa moltissimi vantaggi non dovrebbe offrire il fianco a situazioni di stress, nervosismo, tensione e delusione.

Il pilota intelligente saprà far tesoro di tutte le occasioni che avrà avuto per gareggiare.

Apprendere dalle sconfitte e analizzare le vittorie sarà fonte di progressione. Ma se viene a mancare il divertimento, la voglia di sdrammatizzare un buco o una prestazione negativa, se si vive la competizione con invidia e cattiveria forse i Meeting Regionali non fanno per voi.

I piloti più forti al mondo sanno accettare le sconfitte, onorare chi li ha battuti e imparare da tutti.

Stringere la mano a chi sportivamente ha volato meglio di noi e accettando con la giusta critica la nostra prestazione rappresenta un fondamentale momento di crescita.

10 CONSIGLI SU COME AFFRONTARE UNA TASK

A prescindere dalle capacità e dall'esperienza di ognuno di voi ci sono alcune regole che mi sento di suggerire. Se seguite credo possano dare i frutti sperati da tutti voi.

1. Ogni problema in volo si eleva a potenza!

Se camminando per strada ho freddo alle mani in volo questa situazione fastidiosa può diventare veramente drammatica.

Questo è solo un piccolo esempio di come sia necessario per un pilota competitore eliminare a monte qualsiasi problema che andrà a disturbare la nostra prova. Ecco quindi la necessità di prestare molta attenzione al nostro abbigliamento e alla nostra attrezzatura.

2. Conoscere ad occhi chiusi il nostro strumento di volo.

In volo, vedi anche il punto 1, pigiare un tasto per cambiare una pagina del nostro strumento può risultare molto difficoltoso, facendoci così perdere tempo e concentrazione.

Per iniziare è meglio avere a disposizione pochi dati ma chiari.

Ricordatevi che lo strumento indispensabile per il vostro volo è solo e unicamente la vostra mente.

I dati che non devono mancare assolutamente sul vostro strumento sono:

- quota gps
- distanza al waypoint,
- velocità al suolo
- direzione al waypoint successivo
- time

Incominciare a gareggiare con questi dati sicuramente affinerà la vostra percezione e la vostra sensibilità, affidarsi da subito a mille dati diversi non fa che creare confusione.

3. Tempo di ambientamento delle condizioni meteo e visione del campo di gara

Non tutti i piloti si adattano velocemente alle condizioni meteo della giornata e riescono ad avere una visione globale del campo di gara.

Se è pur vero che i MEETING REGIONALI CATEGORIA FUN si svolgono in condizioni meteo soft, con termiche morbide e turbolenza quasi assente è altrettanto vero che ogni giornata di volo è diversa l'una dall'altra.

Ecco quindi la necessità di volare un po' di tempo prima per "sentire l'aria" e farsi un'idea delle condizioni e nel frattempo visionare il campo di gara.

4. Studio dello START PILON

Provate ad immaginare un nuotatore che si tuffa male ai blocchi di partenza oppure Valentino Rossi che fa spegnere la moto al via di un gran premio....

Nel volo la nostra partenza è il momento esatto in cui attraversiamo il cilindro dello START PILON, per questo dobbiamo farlo nel migliore dei modi.

Regola fondamentale è fare la massima quota!!!!

Provate ad immaginare di fare un viaggio in auto, vi fermate al distributore e invece di fare il pieno vi limitate a mettere 50 euro di benzina. Per strada uno sciopero improvviso non vi consente di fare nuovamente rifornimento e di continuare il viaggio e ad un certo punto vi fermate.

Nel volo è esattamente la stessa cosa! Se la giornata consente basi a 2000m partire per esempio con soli 1500m equivale buttare via della benzina (gratis tra l'altro) che ci

servirebbe prima o poi per continuare il nostro volo. Con un po' più di esperienza si può anche studiare la direzione del vento per sfruttarlo a nostro favore nella planata iniziale.

5. Volare alti

Volare una task può essere considerata come tanti piccoli start pilon: massima quota - traverso, massima quota - traverso etc.

Questa è la sequenza giusta! Abituarsi fin da subito a volare in questo modo rimarrà un marchio indelebile nel nostro stile. Non cercare azzardi lasciando la termica a metà ci consentirà di raggiungere i risultati sperati.

6. Le termiche forti si girano **SEMPRE!**

Grazie al punto 3 ci siamo fatti un'idea della giornata e della forza delle termiche, questo ci aiuta a fare una selezione in caso di necessità.

Se per esempio le termiche più forti della giornata sono intorno ai 3m/sec ogni volta che incontreremo una termica di tale intensità la sfrutteremo fino alla fine.

Possiamo eventualmente saltare (solo se siamo alti ovviamente) termiche più deboli e se abbiamo indicazioni certe di trovare ascendenze importanti nelle vicinanze.

7. Assumere posizione aerodinamica

E' un aneddoto che racconto sempre....

Conosco un pilota talmente perfezionista della posizione più aerodinamica in volo che non si scompone neanche per grattarsi il naso durante un traverso.

Ricordiamoci che ogni qual volta opponiamo una resistenza ulteriore con la nostra postura sbagliata è come se buttassimo via della benzina.

8. Collegato al punto 7 è fondamentale, anche se difficilmente tangibile, **ottimizzare ogni nostro "spostamento" in aria**, dal giro in termica al traverso.

Se fosse possibile quantificare i metri che sprechiamo in un traverso non perfettamente dritto o in un giro di termica inutile avremmo delle sorprese incredibili.

9. Calcolo della quota per arrivare al **GOAL**

Arrivare corti al GOAL è un errore gravissimo, la nostra posizione in classifica verrà determinata solo dalla distanza volata e non dal tempo trascorso, anche se siamo stati molto veloci. Ma arrivare al GOAL con 1000m di quota è anch'esso un errore, minore ma pur sempre un errore, in quanto il tempo che abbiamo utilizzato per la termica è un di più al tempo di gara.

Arrivare al GOAL CON 200-300m può essere considerato un giusto arrivo al GOAL.

Calcolare la quota necessaria quando si studia il percorso di fronte alla MAPPA dopo il BRIEFING è molto indicato.

10. Purtroppo ho a disposizione solo più un consiglio....

Si potrebbe andare avanti all'infinito, ma che gusto ci sarebbe?

GAREGGIARE equivale a **SPERIMENTARE – CONFRONTARSI - RAGGIUNGERE UN OBIETTIVO**

Sono sicuro che ognuno di voi saprà vivere con il giusto entusiasmo e motivazione la propria gara. Qualunque sia il vostro risultato sarete dei **VINCENTI**.

Come insegna il grande Julio Velasco esistono 3 tipi di vittoria:

LA VITTORIA CONTRO I NOSTRI LIMITI E I NOSTRI DIFETTI:

aver deciso di partecipare ad un meeting fun è come aver vinto contro un avversario immaginario. Molti piloti lo considerano tale e preferiscono non misurarsi, non mettersi in gioco per vari motivi, non ultimo la paura di fare brutta figura

LA VITTORIA CONTRO LE DIFFICOLTÀ:

gareggiare può risultare difficile. Può risultare difficile ottenere da subito dei risultati, ma la difficoltà serve per migliorare. Se si superano le difficoltà vuol dire che stiamo migliorando e quindi abbiamo vinto ancora!

LA VITTORIA CONTRO L'AVVERSAIO:

è la vittoria più alta! Spetta a pochi nel volo, un solo pilota sarà il numero 1 in quella gara, ma magari alla prossima toccherà a voi!

A VOI LA SCELTA....

