

Imparare facendo le gare

In uno sport in cui i professionisti sono pochissimi, un pilota di club di buon livello può rivaleggiare con i "manici" più affermati. Il segreto delle gare sta nella preparazione: psicologica, fisica e materiale. I consigli del campione-costruttore Gerard Thevenot.

Il nostro sport si chiama "Volo libero", un nome perfettamente azzeccato. Questo concetto però trova difficoltà ad adattarsi alla disciplina ed agli obblighi della competizione. Comunque la competizione è indispensabile per l'evoluzione dei materiali e delle tecniche di pilotaggio, e permettere così di volare ancora più liberi. Senza le gare voleremmo ancora con dei "Mouettes" o "coda di rondine". Ma la competizione è anche la festa del volo libero in cui si ritrovano gli amici della regione, della Francia o del mondo, che nutrono la stessa passione.

Se siete capaci di centrare una termica ed avete cominciato con qualche piccolo cross, siete maturi per la competizione, non per vincere subito, ma per fare uno stage di perfezionamento. Il primo posto è uno solo quindi non c'è vergogna a partecipare; l'importante è progredire e farsi degli amici.

Il progresso diventa quindi rapido ed abbastanza facile. In effetti il nostro sport è giovane, poco praticato, poco conosciuto, si evolve molto rapidamente e ci sono pochissimi professionisti nel mondo. Il livello di un buon pilota di club è quindi molto vicino a quello dei campioni che non si allenano più della media. Non è raro vedere piloti con soli due anni di esperienza battere dei vecchi falconi con le ali affaticate.

Ma attenzione, vincere una manche o una competizione non vuol dire essere arrivati, che si è i migliori... l'"atterraggio" sarebbe duro.

Il fattore-fortuna è ancora molto importante nel volo libero: è facile vincere una volta, ma per riconoscere un buon pilota bisogna esaminare la sua regolarità sui risultati di molti anni. Quanti piloti di passaggio abbiamo visto esplodere un anno senza che poi se ne sentisse più parlare?

Qual'è la tattica da adottare per la prima competizione?

Bisogna innanzitutto prepararsi psicologicamente, fisicamente, materialmente.

Psicologicamente: il cross country è un susseguirsi di scelte, di decisioni, un concatenamento che può durare sei ore, otto ore o anche di più. Per fare



Gerard Thevenot, un tipo che guarda in alto. Tra i migliori piloti in assoluto da oltre un decennio, Gerard può essere orgoglioso di aver fondato la fabbrica di aquiloni più grande del mondo (quasi 2000 "pezzi" all'anno).

costantemente le giuste scelte bisogna avere lo spirito libero, potersi concentrare completamente su tutti gli elementi che porteranno alla decisione. Se si hanno dei problemi familiari, di salute, di lavoro ecc., bisogna saperli confinare in un angolo per tutta la durata del volo o affrontarli decisamente in modo che non influiscano sul nostro comportamento.

Per esempio: un pilota che abbia del lavoro arretrato, o degli impegni familiari da rispettare o un creditore che lo tormenta, sarà impaziente. Invece la pazienza è la prima qualità del pilota di cross country. Il pilota deve conoscersi e controllarsi quanto basta per rendersi conto di essere impaziente: non è partendo in un ciclo sbagliato che risolverà i suoi problemi.

Fisicamente: tutti sanno centrare ugualmente bene la prima termica che si trova davanti al decollo, la differenza viene dopo 5 ore di volo. Un buon pilota, ma stanco, aggancerà molto meno bene di un pilota mediocre in piena forma fisica.

Bisogna imparare a risparmiarsi durante le fasi tranquille o facili, per conservare l'energia nei momenti critici e verso la fine del volo.

Materialmente: le prestazioni dei materiali sono naturalmente molto importanti. Un'attrezzatura che non si

conosce ruberà una parte dell'attenzione del pilota, attenzione che non potrà più essere rivolta agli elementi esterni. Un cattivo confort fa spazientire il pilota e lo affatica più in fretta. La mancanza di acqua o di cibo, o il freddo, gli faranno abbandonare la partita prima del tempo senza che egli se ne renda conto. Una pila scarica prima del decollo fa perdere energia, sangue freddo e pazienza.

È dunque molto importante arrivare alla gara con del materiale di buona qualità e che sia stato collaudato in parecchie ore di prova.

Nella preparazione materiale rientrano anche una perfetta conoscenza del regolamento ed una buona conoscenza della carta geografica. È molto più difficile stabilire la propria posizione su una carta quando si è in volo piuttosto che a terra: si è costretti a guardarla ad intermittenza ed il pensiero è occupato da un sacco di altri problemi.

La competizione comincia prima del decollo. Per questo l'ala e tutta l'attrezzatura devono essere pronte circa un'ora prima del previsto decollo. Bisogna individuare i colori degli aquiloni dei principali concorrenti, esaminare le differenti possibilità, ed in funzione di tutto questo, e delle proprie caratteristiche personali, determinare il momento del decollo e la tattica da seguire.

Se la prova è di distanza libera, bisognerà partire il più presto possibile. Se si tratta di una "corsa", bisognerà stimare il tempo necessario per completare il percorso e decollare in modo da utilizzare il miglior periodo della giornata. Nella corsa è sempre interessante partire subito dopo il più diretto avversario e provare a raggiungerlo. Naturalmente queste regole devono essere adattate ai casi particolari.

Il volo libero è ad uno stadio in cui è facile fare della competizione, che è sempre fonte di continui progressi. C'è ancora molto da fare nel volo libero mondiale, una buona conoscenza della competizione può portare al professionismo ma soprattutto vi porterà una moltitudine di amici sparsi in tutto il mondo.

Gerard Thevenot