

Il volo libero secondo Rich Pfeiffer



Competizioni con decollo "a finestra"

Se partecipate ad una competizione con decollo "a finestra", sarete in gara contro tutti gli altri piloti e potrete scegliere il momento del lancio.

Analizzate il sistema di punteggio

Le gare a finestra, come tutti gli incontri di volo libero, sono soggette ad alcune scappatoie nel sistema di punteggio. C'è sempre qualche stranezza nel sistema che attribuisce punti in maniera squilibrata. Trovare queste scappatoie vale più dello sforzo richiesto.

Come farlo: ricalcolare i punteggi delle vecchie gare

Un buon metodo per analizzare il sistema di punteggio, consiste nel ricalcolare i punti degli incontri del passato, usando l'attuale sistema. Naturalmente questo è un compito piuttosto scocciante, tuttavia è il miglior modo che conosco per trovare punti deboli in un sistema di punteggio.

Domande da fare

Analizzando il sistema di punteggio di una gara con decollo "a finestra", provate a rispondere alle seguenti domande:

- * quale prova attribuisce più punti?
- * in quali situazioni è possibile un guadagno sostanziale? Quali rischi si correranno in ognuna di esse?
- * In quali situazioni è possibile una perdita notevole? Quali sono i potenziali guadagni in ognuna di esse?

Cosa cercare

Ciò che dovete cercare sono le situazioni in cui i vantaggi di vincere la partita sono sproporzionati al rischio in caso di perdita. Precisamente incontrate queste situazioni.

Rischio piccolo - grande beneficio. Alcune situazioni hanno un rapporto rischio/vantaggio tale, per cui l'unica cosa che ha senso è quella di sfruttare l'occasione. Ci sono casi in cui con un rischio veramente piccolo si possono ottenere sostanziosi benefici...

OWENS VALLEY - CALIFORNIA (1980 XC Classic). La prima prova è di andata e ritorno. In mattinata il vento è in aumento, quindi decollo non appena viene aperta la finestra. Tutti gli altri aspettano, sperando che il vento diminuisca. Al contrario il vento diventa ancora più forte. Il rischio che ho corso decollando presto, è abbondantemente ripagato: vinco la manche con il 25% di vantaggio su tutti. E, ancora più importante, il mio vantaggio diviene un fattore intimidatorio.

Rischio medio - grande beneficio. Bisogna anche trovare le situazioni che offrono un buon rapporto rischio/beneficio, in cui con un ragionevole azzardo, si può ottenere un sostanzioso vantaggio. Dovete trovare quali "partite" offrono il potenziale di un notevole beneficio e, tra que-

ste, quali comportano il minore rischio nel caso siate costretti a "giocare".

Per esempio, se siete indietro in classifica e la vostra velocità media è stata relativamente bassa, la migliore strategia potrebbe essere quella di tralasciare tutte le piccole termiche (nella prossima manche) giocando d'azzardo sul fatto di trovarne di più grosse. Con questo moderato rischio, potreste ottenere abbastanza punti da saltare tutto il centro classifica.

Rischio grande - grande beneficio. Potreste trovarvi in una posizione così disperata da dover correre ogni rischio che offra grossi benefici. Se la gara volge al termine e non potete vincere se non correndo enormi rischi, dovrete azzardare in quanto non avete nulla da perdere...

OWENS VALLEY - CALIFORNIA (1981 XC Classic) - È una prova di andata con meta di 60 miglia (96 km). La gara sta per finire e posso sperare in qualcosa solo rischiando alla grande. Tralascio ogni termica che non dia almeno un +5, e volo più veloce del normale tra un'ascendenza e l'altra. Il rischio è ben ripagato: vinco la manche con un largo margine.

Rischio di qualsiasi misura - piccolo beneficio. Evitate OGNI azzardo che offra solo una piccola ricompensa. Persino il minimo rischio non è da correre se ciò che offre in cambio è trascurabile. Per esempio, supponete di essere in testa alla classifica e di essere anche tra i primi nella manche di giornata. Non ha senso correre rischi solo per guadagnare qualche punto extra.

Esaminate le condizioni meteo e decidete di conseguenza la vostra strategia.

L'abilità di un pilota nel giudicare le condizioni meteo e sviluppare una strategia che ne faccia il migliore uso, è fondamentale. Tale abilità può decidere la vittoria o la sconfitta in una gara a finestra.

Scegliete le migliori condizioni per il lancio

Generalmente sono proprio le condizioni meteo ad indicare il miglior momento per iniziare il volo. Sfruttate la vostra sapienza meteorologica e la passata esperienza, per determinare quanto tempo è necessario per completare il percorso; quali sono le ore delle migliori ascendenze; e quale sarà il momento in cui diminuiranno le ascendenze... ma anche le discendenze. A volte un decollo (relativamente) tardivo è conveniente. Per esempio in alcuni posti, nel tardo pomeriggio, si produce il fenomeno del "wonder wind" (grossolanamente: un vento debole che però sostiene gli aquiloni come se fossero in dinamica n.d.r.). Oppure, nei percorsi controvento, potete immaginare che il vento calerà nel pomeriggio...

OWENS VALLEY - CALIFORNIA (1980 XC Classic) - Chris Arai decolla un paio d'ore dopo tutti gli altri. Nonostante Chris abbia un delta lento si classifica secondo di manche poiché il vento contrario è diminuito con l'avvicinarsi del tramonto.

Assicuratevi tuttavia di avere abbastanza tempo per completare il compito di gara. State attenti che le condizioni non degenerino o il vento divenga insostenibile; tali fattori potrebbero farvi decollare prima del previsto.

Individuate le quote delle migliori ascendenze (e restateci)

Ricordate che questa regola base del veleggiamento e del cross, è determinante in una gara a finestra. Ciò è particolarmente importante nel sistema di punteggio a "tempo totale" (vedi Aquilone n. 77 pag 18) in quanto esso influenza notevolmente la strategia di gara. Se le migliori ascendenze si trovano in una ristretta fascia di altitudini, volare *in modo conservativo* è la migliore strategia. Gli errori si pagano cari ed evitarli può significare vincere l'incontro...

SYLMAR, CALIFORNIA (1984 Campionati di Sud California) - Per tutta la gara abbiamo trovato solo una fascia di circa 300 metri con buone ascendenze. Secondo i miei calcoli ci vogliono cinque mosse perfette (cinque planate alle migliori velocità di volo) per evitare di trovarsi nei pasticci. Rick Rawlings non commette il minimo errore... e vince la competizione.

Se la fascia in cui potete giocare (quella delle migliori ascendenze) è più ampia, conviene adottare un'aggressività intelligente: in queste condizioni vince il pilota che prende le giuste decisioni.

Allenatevi in differenti condizioni

Spesso le condizioni cambiano durante la gara, e possono non essere più adatte al compito annunciato. In tutte le competizioni capita che qualche "percorso" non risulti fattibile: il pilota che sa gestire positivamente queste giornate risulta vincitore. Preparatevi per questi giorni allenandovi nelle più diverse situazioni meteo. In particolare, fate prove di volo contro vento.

Adattate le strategie col procedere della gara

Ci sono due strategie di base nelle gare a finestra: volare "conservativo" e correre rischi calcolati. Entrambi i metodi hanno senso, ma in fasi diverse della competizione.

In principio: abbiate pazienza

All'inizio della gara, la migliore strategia consiste nell'avere pazienza e volare in modo conservativo, specialmente se sono previste molte manches e il tempo sembra buono. Cercate di essere tra i primi ogni giorno e guardate gli altri piloti che commettono errori ed escono dalla lotta per il primato. Non cercate di vincere ogni giorno. Vincere ogni giorno significa prendere un sacco di piccoli rischi e non c'è ragione di inseguire un insignificante primato...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1979 XC Classic) - Dall'inizio Larry Tudor prova a vincere ogni giorno ed è in testa. Tuttavia Larry ha una cattiva giornata che lo esclude dalla contesa per il primato.

Nel sistema di punteggio a tempo totale, volare conservativo è indispensabile...

SYLMAR, CALIFORNIA (1984 Campionati Sud California) - Bob Trampenau fa il primo volo dell'anno, quindi vola in modo conservativo per tutta la gara piuttosto che correre qualunque tipo di rischio. Alla fine Bob è secondo con un distacco di soli 13 minuti (su un totale di 12 ore) dietro il vincitore Rick Rawlings.

Nel sistema di punteggio a tempo totale non c'è modo di rischiare per rifarsi del tempo perduto. Ciò che è fatto, è fatto, conviene continuare allo stesso modo.

Se il rapporto rischio/beneficio è favorevole: rischiate

Il sistema di punteggio di qualche gara potrebbe far nascere eccezioni alla regola "volate conservativo all'inizio dell'incontro". La possibilità di ottenere un sostanzioso beneficio correndo un piccolo rischio in principio di gara, potrebbe essere un azzardo da fare. (Vedi quanto detto più sopra nel paragrafo rischio piccolo - grande beneficio.)

Se siete in testa: proteggete il primato

Se state vincendo, continuate a volare conservativamente per proteggere il primato. Non decollate finché non lo fa qualcuno che possa battervi. Poi lanciatevi al più presto e state con quel pilota. Finché arriverete dalle stesse parti, conserverete il primo posto.

Quando dico "state con quel pilota" NON intendo che dobbiate seguirlo passo per passo ("leeching"); infatti in questo modo entrambi i piloti si ostacolerebbero e salirebbero in termica più lentamente. Inoltre si esplora una sola zona mentre conviene cercare ascendenze in due posti diversi. È meglio volare di fianco all'avversario: entrambi voleranno più veloci.

Quando siete in testa, non lasciatevi trascinare a correre rischi...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1981 XC Classic) - Larry Tudor è in testa e io faccio di tutto per raggiungerlo. Comincio a vincere ogni giorno sperando che si preoccupi e decida di rischiare. Le provo tutte, per far sì che Larry mi segua, cerco persino di portarlo in un canyon. Ma Larry ignora le mie stramberie e tranquillamente prosegue e vince la gara.

Se siete dietro: prendete rischi calcolati

Se qualcuno prende un grosso vantaggio, è tempo di abbandonare il volo conservativo. Cominciate a prendere qualche piccolo rischio, aumentando la posta se necessario. Il capoclassifica volerà prudentemente per proteggere il primato. Rischiando intelligentemente, potreste diminuire lo svantaggio. Cercate di non pensare al fatto che state azzardando, e sperate che il "leader" si innervosisca mentre vi avvicinate. Se riuscite a creare molto nervosismo ("panic") il leader potrebbe decidere di azzardare, e forse correndo rischi non altrettanto ben calcolati quanto i vostri.

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1980 XC Classic) - Ian Jarman prende un piccolo vantaggio. Dopo 3 giorni di mancato volo, quel vantaggio sembra grande dato che rimane poco tempo per raggiungerlo. Quando comincio ad avvicinarmi, sembra che Ian decida di rischiare per rea-

lizzare molti punti: decolla prima del necessario... ma arriva corto (alla meta) perdendo la partita ed ogni possibilità di vincere l'incontro.

Verso la fine: concentratevi sugli avversari

Man mano che i piloti escono dalla contesa (per il primato), la gara "a finestra" diventa un incontro "uno-contro-uno" tra i superstiti. A questo punto dovete combattere contro qualche pilota piuttosto che contro il tempo. Evitate la tentazione di puntare a vincere ogni manche. Focalizzate l'attenzione per restare davanti ai pochi avversari: lavorate per battere soltanto loro...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1980 XC Classic) - È una prova di distanza libera e le condizioni sono orribili. Larry Tudor è il solo pilota che può battermi (così almeno credo), perciò sto con lui per tutto il volo e concludo con un margine sufficiente per vincere. Intanto, solo 5 piloti hanno completato il percorso, e Rich Grigsby compie un notevole salto in classifica, arrivando secondo di poco. Mi sono quasi fatto prendere ignorando il mio stesso consiglio: non ho considerato TUTTE le possibilità.

Volate con una squadra di piloti con gli stessi obiettivi, equipaggiamento, abilità

Volando con una squadra si ha un certo numero di benefici.

Come funziona una squadra di volo

In una competizione i membri di una squadra lavorano insieme per emergere dalla massa. Poi, quando tutti gli altri sono stati lasciati indietro, vi stringete la mano e proseguite. Specificamente, volate insieme, vi scambiate osservazioni, riunite le squadre a terra, vi date reciprocamente supporto morale, partite per primi per fare da "cavia termica", e vi assistete l'un l'altro in tutti i modi possibili...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1984 XC World Championship) - È l'ultimo giorno di gara e J.C. Brown è abbastanza vicino da potermi superare. J.C. però è marcato stretto da Don Gordon, che fa parte della mia squadra, quindi non sono preoccupato. Don mi ha già detto che, non potendo migliorare la sua posizione in classifica con questo volo, semplicemente prolungherà la sua permanenza in termica di quattro o cinque minuti più del necessario nel caso essi dovessero avvicinarsi troppo. Don è sicuro che J.C. resterà con lui. Infatti J.C. rimane con Don... e non mi raggiunge.

Se tutti i membri contribuiscono pienamente, ognuno di essi ricaverà benefici dal volo in squadra...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1984 XC World Championship) - Dopo quattro giorni di gara, Paul Robinson, Mark Bennet, Don Gordon ed io, ci accordiamo per formare una squadra. verso la fine dell'incontro, siamo tutti piazzati meglio di prima e stiamo salendo verso la cima della classifica. Siamo sicuri che tutti e quattro ci saremmo piazzati nei primi cinque se avessimo formato la squadra all'inizio dell'incontro, e promettiamo di farlo per il prossimo campionato.

Selezionare i compagni di squadra

Quando volate in un team, dovete aver fiducia nei vostri compagni. È importante che i membri della squadra abbiano lo stesso livello di abilità e volino aquiloni simili; è bene non mescolare in una squadra delta con altri più veloci. I membri della squadra dovrebbero essere nella stessa posizione di classifica ed avere gli stessi obiettivi. Col procedere della gara, le strategie individuali possono cambiare, quindi cambierà anche la composizione della squadra...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1980 XC Classic) - Sto volando in squadra con Joe Greblo. Joe però buca proprio il primo giorno ed è costretto a rischiare per rifarsi. Io sono in buona posizione e non voglio azzardare: il mio obiettivo è proteggere il primato. Quindi smetto di volare con Joe perché non voglio essere in squadra con qualcuno che ha obiettivi diversi dai miei. Perciò faccio squadra con piloti che sono nella mia posizione. Più tardi Joe recupera e possiamo volare di nuovo insieme.

Formate una squadra a terra che possa aiutarvi a vincere

Un pilota *da solo* non può vincere una gara con decollo a finestra. Si può vincere SOLTANTO con l'aiuto di una squadra a terra competente ed entusiasta.

Le responsabilità della squadra a terra in una gara a finestra, sono simili a quelle di un normale volo di cross: informarvi di ogni probabile cambiamento di condizioni meteo, mettervi in guardia sulle aree pericolose o proibite in cui potreste entrare, fornire appoggio morale e, naturalmente, recuperarvi quando atterrate. La differenza è che in una gara, le informazioni date dalla squadra, possono fare la differenza tra vincere e perdere.

Create (ed allenate) la squadra prima della gara

La vostra "ciurma" deve conoscere alcune tecniche *prima* che la gara cominci.

Comunicazioni radio. Come in ogni volo di cross, la squadra deve avere completa conoscenza dell'equipaggiamento radio e del suo funzionamento. In gara, tecniche di comunicazione adeguate sono ancora più importanti.

La squadra dovrebbe contattarvi esclusivamente per fornirvi informazioni importanti, normalmente sull'evoluzione delle condizioni. In generale, tutti gli altri contatti dovrebbero essere iniziati da voi. Raccomandate alla squadra che le informazioni date siano PRECISE ED ACCURATE. Ci deve essere fiducia reciproca; voi dovete credere ai vostri compagni, e loro devono aver fede nel vostro giudizio. La squadra non dovrebbe provare a contraddirvi. Dovrebbe invece sostenere le vostre decisioni: non è il caso che vi troviate a discutere sulle strategie proprio durante il volo.

La squadra deve sempre incoraggiarvi; tuttavia non deve essere eccessivamente ottimista: deve evitare di lasciarsi coinvolgere dall'entusiasmo e vedere e sentire ciò che DESIDERA, piuttosto di ciò che sta accadendo veramente...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1980 XC Classic) - È una prova di velocità con meta, e sono in contatto ra-

dio con Pete Brock. "Pete, sono molto basso, ho paura di non arrivare".

"No, Rich, ce la fai! Stai arrivando"

"Ma Pete, sono veramente basso"

"No, no, sei in piena forma, insisti"

"Um... Pete, c'è qualcun altro in giro che sembra non arrivare?"

"Ebbene sì, ce n'è uno molto basso, ma non ti preoccupare di lui, tu ce la fai"

"Pete, quello molto basso SONO IO!"

Silenzio. Finalmente trovo una piccola termica e riesco ad arrivare in meta con soli cinque metri di quota.

Ascoltare gli altri piloti (de-briefing). Incoraggiate la vostra squadra a fermarsi, quando è possibile, ogni volta che incontrano un pilota che è atterrato. Se saranno gentili con lui e noteranno la sua grande sfortuna, potrebbero imparare cose molto utili per voi (come ad esempio dove si nasconde una discendenza) che quel pilota a voi non avrebbe detto.

Lavorando con la squadra a terra dei vostri compagni di volo. La vostra squadra a terra dovrebbe essere preparata a lavorare con le altre squadre (a terra) dei vostri compagni di volo. Ricordate alla squadra che il vostro successo è di primaria importanza, ma che bisogna anche cooperare con le squadre dei vostri compagni di volo perchè il loro successo contribuirà al vostro.

Se prevedete voli lunghi organizzate più squadre a terra.

Nei giorni in cui sono previste lunghe distanze, è vantaggioso avere due o più "ciurme". In volo viaggerete più veloci di quanto possa fare un'auto che va per strada. Potreste volare oltre la portata-radio della vostra squadra, e ciò vi priverebbe delle preziose informazioni di cui avete bisogno. Inoltre sarete costretti ad una lunga attesa dopo l'atterraggio. Cercate di dividere la vostra squadra tra più automezzi, ognuno dei quali coprirà una parte del vostro percorso. Se non avete abbastanza persone o auto, cercate di organizzarvi con le ciurme dei vostri compagni di squadra.

Incentivate la squadra ad aiutarvi a vincere.

Ricordate sempre che per vincere una gara con decollo a finestra, ci vuole una vera e propria squadra e il contributo di chi sta a terra è importante quanto quello di chi vola. Dividete (con la squadra) i premi in denaro vinti. Se vi è una premiazione ufficiale, ringraziate pubblicamente ogni membro della squadra. Non escludete la possibilità di fornire alla squadra vitto e alloggio. Non sarebbe una cattiva idea fare stampare alcune magliette appositamente per la vostra squadra. Avere un team in uniforme, rappresenta anche un fattore psicologicamente intimidatorio verso i vostri avversari.

In tutti i modi che potete, cercate di far capire ai membri della squadra che essi sono parte del vostro successo, semplicemente perchè: **ESSI LO SONO VERAMENTE.**

Fate in modo che la squadra si diverta

Se durante la gara la vostra squadra si diverte, probabilmente ritornerà ancora alle prossime competizioni. Lasciate che la squadra abbia del tempo libero, specialmente

se nel posto in cui siete ci sono anche altre attrazioni oltre alla gara di volo. Io faccio così: ogni mattina, dico alla squadra più o meno quando decollerò, per esempio verso le due. Mi accordo anche per prendere contatto-radio con loro un pò prima, diciamo verso mezzogiorno. In questo modo il team ha tutta la mattina libera per fare ciò che preferisce.

Allenatevi con i compagni di volo e la squadra a terra.

Dopo aver selezionato i compagni di volo e la squadra a terra, allenatevi e cercate di formare un'unità prima dell'inizio della gara. Fare voli di distanza è il miglior allenamento che esista, infatti essi presentano le stesse incognite di una competizione. Se è possibile, allenatevi proprio sul luogo di gara in modo che ognuno possa avere completa familiarità con la zona.

(10-Continua)

Rich Pfeiffer