

Il volo libero secondo Rich Pfeiffer



Capitolo terzo

La competizione

Se pensate di fare competizione nel volo libero, per prima cosa decidete quali sono i vostri obiettivi. Il vostro scopo influenzerà i vostri piani e strategie, ed anche il tempo che dovrete investire.

Lo fate solo per divertimento? O vedete nella competizione un mezzo per aumentare la vostra abilità? Siete curiosi di sapere quanto valete rispetto agli altri piloti? Il vostro obiettivo è arrivare tra i primi? Volete vincere?

Tutti questi sono buoni obiettivi. Personalmente, tuttavia, non ho mai fatto una gara se non con lo scopo di vincere. Questo capitolo quindi parla di vincere; ed è dedicato a quei piloti che fanno le gare per vincerle.

Considerazioni generali

Diventare pilota di successo in competizione richiede una grande quantità di energie, sia prima che dopo la gara; anche i voli che state facendo attualmente assumeranno un certo aspetto. Prima di cominciare, ci sono alcune cose che dovete sapere.

Questa sezione descrive considerazioni che si applicano a tutti i tipi di competizione di volo libero. Più avanti parlerò di particolarità che riguardano specifici tipi di gara.

Capire i due fondamentali tipi di competizione.

Attualmente, non ci sono regole precise nelle gare di volo libero. Il direttore di gara e gli sponsors di ogni competizione sono liberi di organizzare l'incontro come meglio credono.

Come risultato, non ci sono due gare esattamente uguali. Tuttavia due tipi di competizione si sono affermati negli ultimi anni: "a finestra" e "uno contro uno" (one-on-one). Queste formule possono essere contrapposte considerando i loro meccanismi e ciò che esse misurano.

Formula "Uno contro uno"

Come dice il nome, la gara uno-contro-uno mette un pilota contro l'altro nello stesso momento.

Meccanismi basilari. La maggior parte delle gare uno-contro-uno sono modellate sulla formula introdotta nel 1980 da Chris Price, per le gare della Lega in Sud California. Brevemente, ecco come funziona:

Prima della gara, i piloti sono selezionati in base al loro valore (punteggio) ed accoppiati di conseguenza. L'ordine di decollo per il primo giorno è predeterminato. Quando arriva il loro turno, due piloti decollano contemporaneamente e cercano di completare il compito assegnato. Il compito consiste in un percorso determinato, generalmente l'aggiramento di due o più boe.

I due piloti decollano contemporaneamente (in ogni caso entro un tempo limite, generalmente 30 secondi). Il vostro obiettivo è aggirare più boe dell'avversario, o, se ne fate lo stesso numero, fare più boe per primo. Se nessuno dei due piloti riesce a fare almeno una boa, l'incontro diventa una prova di tempo senza limiti di durata: il pilota

che sta in aria più a lungo ed atterra nella zona designata, prende più punti. Il pilota con più punti, vince la manche.

Dopo ogni "round", il direttore di gara aggiorna i gruppi vincenti/perdenti e stabilisce il nuovo ordine di decollo per la prossima manche. Ogni pilota vola sempre contro un altro pilota, con lo stesso numero di vittorie. Questo processo continua fino alla conclusione della gara o finché un pilota conduce con un distacco maggiore di quante manches rimangano da disputare. A questo punto, quel pilota è dichiarato vincitore ed esce dalla competizione. La gara continua per decidere le posizioni degli altri piloti.

Che cosa misura. La formula uno-contro-uno non è molto accurata nel misurare L'ABILITÀ TOTALE del pilota. Poiché il momento del decollo è predeterminato, non c'è modo di sfruttare la propria abilità per scegliere il momento migliore. Dato che gareggiate con un solo avversario alla volta, dovete concentrarvi nel battere quell'avversario piuttosto che cercare di fare il miglior volo possibile. Come risultato, la formula uno-contro-uno misura principalmente la qualità dell'equipaggiamento e l'abilità tattica del pilota nonché la sua tecnica di base. Questa formula non necessariamente ricompensa i voli migliori, ed il vincitore di tale tipo di gara non è necessariamente il migliore.

Formula "A finestra"

In una gara "a finestra", i piloti non competono contro un solo avversario alla volta; al contrario, ogni pilota gareggia contro tutti gli altri. I piloti scelgono il momento del decollo, e possono così sfruttare le loro conoscenze meteorologiche.

Che cosa misura. La formula "a finestra" (open window) ricompensa il pilota che sceglie accuratamente il miglior momento per il decollo, che ha un equipaggiamento con le migliori performances, che prende le migliori decisioni tattiche, e che dimostra la maggiore abilità di volo.

Una gara open window premia i migliori voli ed il vincitore è generalmente il miglior pilota in gara... o almeno questo è l'obiettivo.

Una nuova formula dagli alianti: Tempo Totale. Gli ultimi sviluppi della formula "a finestra", cercano di adattare una tecnica che è stata usata per anni nelle gare di alianti. Concepito da William Feldbaumer e sviluppato dalla Soaring Society of America, questo sistema di punteggio tiene conto del Tempo Totale Impiegato (TET Total Elapsed Time).

In questo tipo di gara, i punti si fanno a seconda di quanto velocemente i piloti completano il compito giornaliero. Il vincitore della gara è il pilota che completa i percorsi col minore tempo totale, cioè il pilota col punteggio più basso.

Le prove sono generalmente su percorso chiuso: velocità ad una meta, velocità su triangolo, ancora velocità con una o più boe in una specifica direzione, e simili. Il tempo che un pilota impiega a completare il percorso, sarà anche il suo punteggio. Chi non completa il percorso, riceve un punteggio più alto (e quindi peggiore) basato su

tre fattori: percentuale della distanza totale, media tenuta dai piloti che hanno completato il percorso e tempo più lungo impiegato, infine una piccola penalità per il mancato completamento.

Mentre i compiti variano da gara a gara e da giorno a giorno, il sistema TET implica che tutte le prove sono di velocità. Il vostro avversario quindi è l'orologio. Una gara di velocità è in effetti un test di "Volo efficiente" (nessun riferimento alla EFFICIENZA del deltaplano). Vedi più avanti nel Capitolo 5 "Calcoli sulle velocità di volo".

Questa formula riduce gli effetti negativi delle prove non adatte alla giornata, e ricompensa i piloti che sfruttano la loro conoscenza meteorologica ed abilità di volo per completare i percorsi nel tempo minore.

Formula Convenzionale. Nelle gare "a finestra", non c'è ordine di partenza; i piloti possono decollare quando vogliono nell'orario di apertura della finestra. Dopo il lancio ogni pilota deve svolgere il compito previsto. I punti si ottengono in relazione a chi ha fatto il miglior volo, ed il pilota col miglior punteggio totale risulterà vincitore. Come nelle gare di alianti, i compiti cambiano da giorno a giorno. Tuttavia, non tutte le prove in un normale tipo di gara open window, sono necessariamente prove di velocità. La competizione può includere prove di distanza libera (open distance) in cui lo scopo è andare lontano piuttosto che andare veloci. Il pilota che fa la maggiore distanza dal decollo realizza il miglior punteggio, indipendentemente dal tempo che impiega. Quasi sempre, questa formula si trasforma in una prova di velocità in cui come vostro avversario avrete il sole al posto dell'orologio. Il vincitore di questo tipo di prova è generalmente il pilota che sale più rapidamente selezionando le migliori termiche. (Vedi ancora Capitolo 5.)

Capire come funziona il Sistema-Competizioni

Ogni anno si tiene nel mondo una grande varietà di meetings di volo libero. Dalle manifestazioni domenicali, a gare precisamente strutturate ed organizzate della durata di parecchi giorni e con premi consistenti.

Tipi di gare e come entrarvi

Alcune competizioni sono aperte a chiunque voglia prendervi parte. Altre richiedono ai piloti un certo livello. Altre ancora sono ad invito.

Regionali e Nazionali USHGA. Queste gare sono probabilmente le più conosciute negli Stati Uniti. Ogni regione organizza annualmente il "Regional", aperto ad ogni membro della USHGA (United States Hang Gliding Association, che corrisponde alla nostra FIVL) in possesso del brevetto "Hang 3" (pilota intermedio-avanzato). I migliori di ogni Regione partecipano ai Nationals, a cui sono anche invitati i 3 top pilots dell'anno precedente, ed altri 15 col migliore punteggio CPS (Competition Points System).

In altre parole, dovete essere invitati per partecipare ai Nazionali, ed otterrete l'invito gareggiando bene ai Regionali. Tutto ciò che serve per i Regionali, è l'associazione alla USHGA ed il brevetto di pilota (Hang 3 cioè intermedio).

NOTA - In Italia la FIVL organizza una serie di gare valide come selezione per il Campionato Nazionale. Anche da noi sono necessari associazione e brevetto, per quanto riguardo a quest'ultimo, ci sono ancora grossi problemi con l'Aero Club ed il Ministero dei Trasporti.

Campionati del Mondo FAI. Ogni due anni, numerosi piloti di oltre 25 paesi, gareggiano in questa competizione patrocinata dalla FAI (Federation Aeronautique Internationale). I titoli sono individuali ed a squadre.

Ogni paese ha un suo sistema per selezionare i membri della squadra nazionale. Negli Stati Uniti, la selezione della squadra per il Mondiale, è basata "sulla provata abilità di competere con successo come verificato nel Competition Point System".

Gare a invito. Gli sponsors di queste gare fanno gli inviti a loro discrezione. I sostanziosi premi in denaro o il grande prestigio, attraggono piloti da tutto il mondo. I meetings più importanti invitano i migliori piloti (del mondo). In queste gare il top non è riferito al sistema di punteggio americano; in effetti molti piloti vengono dall'estero.

Nel fare gli inviti, gli sponsors non tengono in considerazione solo le gare: le donne-pilota godono di speciale considerazione ... poichè sono veramente poche. Altri piloti sono invitati perchè è bene che ci siano: il Presidente della Commissione gare è spesso invitato, per esempio.

Se volete partecipare ad una certa gara e pensate di essere qualificato per qualche speciale considerazione, contattate lo sponsor e chiedete un invito...

VANCOUVER, B.C. CANADA (1982 Grouse Mountain Invitational) - Erik Fair si è fatto un certo nome nel mondo del volo libero scrivendo articoli didattici sulla rivista Hang Gliding. Nonostante egli stesso ammetta di essere un "mediocre pilota da competizione", riesce a racimolare un invito.

Raduni "di divertimento". Quest'ultima categoria riguarda le manifestazioni locali, generalmente di una sola giornata con modeste tasse d'iscrizione ed altrettanto modesti premi (qualora ve ne siano). Questi raduni sono più feste sociali che non competizioni. Raramente prevedono valide prove e buoni sistemi di punteggio, e non sono molto utili ad aumentare il vostro livello tecnico.

Per chi inizia la competizione. In generale è bene evitare quelle gare che non abbiano "buona formula". (Per "buona formula" intendo quella che misura la vera abilità di volo e che premia le migliori prestazioni).

Se tutto va bene, le gare con formule un pò meno che buone, vi permettono di stare con altri piloti da gara, e ciò può essere positivo; a volte ci sono premi interessanti. Se va male, sono una perdita di tempo e denaro e possono inasprire il vostro rapporto con le gare. Può essere molto frustrante volare bene, ma perdere una gara a causa dell'incompletezza o imprecisione del regolamento. Se siete nuovo per la competizione, vi consiglio di partecipare ai vostri Regionali, ed a quanti altri (Regionali) riuscite ad iscrivervi. Ogni regione può ospitare piloti di altre zone, in questo modo potete prendere parte a più gare. Quasi tutti i Regionals sono gare valide e ben organizzate, e possono farvi guadagnare punti nel CPS. Essi sono anche la base per arrivare ai Nationals e al Campionato del Mondo.

Probabilmente vi accorgete che queste gare prenderanno tutto il tempo che avete dedicato alla competizione. Se vi resta tempo, ci SONO altre gare di un certo valore; siate sicuri che quelle a cui partecipate rientrano in questa categoria.

ALTRA COSA: ci sono quasi sempre aperture per le iscrizioni dell'ultimo minuto, persino ai Nationals e nelle più famose gare ad invito. Quindi anche se non siete qualifi-

cato o non avete l'invito per una certa gara, può essere opportuno trovarsi sul posto all'inizio della competizione: delta in spalla e soldi alla mano (per l'iscrizione) potete sempre chiedere di riempire un buco.

Quanto spenderete...

Riguardo alla competizione, potete aspettarvi divertimento, cameratismo e la eventuale fama e gloria. Tuttavia c'è un aspetto pratico che deve essere considerato: i costi.

Spese fisse. Generalmente dovrete pagare una tassa di iscrizione variante da 100 a 500 dollari (in Italia per fortuna si spende meno n.d.r.), ed il trasporto fino al decollo può essere a vostro carico. In alcune gare è necessario avere la radio, anche se la regola non è proprio tassativa. Più spesso è richiesta la macchina fotografica per documentare l'aggiramento delle boe. Infine, salvo che siate ricco o disoccupato, dovrete considerare il costo del mancato lavoro.

Spese variabili. Dovete recarvi sul posto di gara, così potete scegliere se fare autostop (con l'aquilone?), o farvi accompagnare dal pilota del vostro jet personale.

Dovete provvedere a vitto e alloggio. Anche qui la sistemazione dipende dai gusti (e dal conto in banca). C'è poi un altro costo. Nelle gare di distanza (cross-country) o provvedete voi stessi al vostro recupero, o pagate l'organizzazione che lo farà per voi.

Alcune spese sono comprese nella tassa d'iscrizione. Accertatevi precisamente di ciò che è compreso nell'iscrizione e di ciò che invece è escluso.

Rifornimenti ed equipaggiamento: sono due cose alle quali dovrete provvedere personalmente in ogni competizione. Oltre all'equipaggiamento vero e proprio (vedi Capitolo 4) può essere opportuno avere sedie a sdraio e contenitori termici per portare cibo e acqua sul luogo del decollo. Se avete una squadra a terra dovrete provvedere anche ai suoi rifornimenti.

Come ridurre le spese. Il metodo più facile per ridurre i costi consiste nel dividere le spese con uno o più piloti. Formate un gruppo che viaggi sulla stessa auto e divida la stessa camera in albergo. Poiché queste due spese sono le maggiori, è importante riuscire a ridurle.

Potete prendere in considerazione il campeggio, o anche il dormire nell'auto invece che al motel. Ricordate tuttavia che è estremamente importante essere ben riposato durante una competizione. Se è una gara lunga e cominciate a sentire la fatica, fate un investimento: dormite qualche notte in un motel, specialmente se la vostra posizione in classifica è buona. Non rischiate di perdere a causa della fatica. Lo stesso discorso si deve fare riguardo al cibo: è meglio nutrirsi bene in un buon ristorante, piuttosto che cucinare al campeggio. In alcune gare di distanza gli organizzatori offrono un "servizio recuperi" dietro il pagamento di una tassa. Questo servizio può essere più economico che provvedere in proprio: il costo dei recuperi può rivelarsi inaspettatamente alto. D'altra parte i recuperi di certe organizzazioni non sono proprio perfetti. Le attese spesso sono lunghe ed il trasporto è fatto con mezzi lenti e poco confortevoli; potreste rientrare così tardi da non avere abbastanza tempo per una rinfrancante notte di riposo. Se vi interessa vincere, non cercate di risparmiare su queste spese.

...e quanto potreste guadagnare

Ci sono persino alcune possibilità di guadagnare soldi nelle gare di volo libero.

Premi in denaro. Le gare di delta non sono certo paragonabili al circuito professionistico del golf, ma la situazione sta gradualmente migliorando...

GRAND FATHER MOUNTAIN, NORTH CAROLINA (1983 Masters of Hang Gliding) - È previsto un totale di 12.000 dollari di premi in denaro, 5.000 andranno al vincitore. Nel 1982 ed 81, le cifre erano 10.000 e 5.000.

Sponsors. Ci sono due tipi di sponsor per le competizioni. Primo, ci sono organizzazioni che cercano nuovi sistemi pubblicitari. Per esempio, potreste convincere una ditta a pagare le vostre spese di gara offrendo in compenso la possibilità di scrivere il nome della ditta sulla vela. Raramente le reti televisive sono presenti alle gare di volo libero, quindi anche gli sponsor scarseggiano. Se invece la televisione È PRESENTE, qualche sponsor può venire addirittura a cercarvi...

VANCOUVER, B.C. CANADA (1982 Grouse Mountain Invitational) - La redazione sportiva della rete CKVU TV, sta preparando un servizio sulla gara. Intuendo una grossa opportunità promozionale, la Radio privata CFUN-Radio offre a Rob Kells un sostanzioso compenso per portare sulla vela il numero della frequenza e del telefono della stazione.

Secondo: i costruttori ed i rivenditori a volte offrono ai piloti più famosi sia il deltaplano che le spese di gara. Questi sponsor sperano di mettere in evidenza che il vincitore di questa o quella gara volava su uno dei loro aquiloni. Personalmente, non ho mai ricevuto offerte che valesse la pena di sottoscrivere...

BEPPU, JAPAN (1981 Campionato del Mondo) - Yuski Yamasaki propone di pagare tutte le mie spese se volerò con un suo aquilone. Ringrazio ma non accetto, perché sono convinto di avere più possibilità di vittoria col mio delta, e vincere un campionato del mondo è ben più importante che risparmiare qualche soldo.

NOTA - Sfortunatamente Pfeiffer a quel mondiale arrivò solo secondo. Il vincitore fu il brasiliano Pepe Lopes (n.d.r.).

Capire i meccanismi di ogni (specifica) gara.

In qualunque sport facciate competizione è importante capire i meccanismi della gara. Nel volo libero ciò è BASILARE poiché i meccanismi spesso cambiano.

Studiate le regole, il sistema di punteggio, ed i compiti di gara...

Poiché le regole ed i punteggi cambiano da gara a gara, non è detto che il regolamento dell'ultimo incontro sia valido anche per quello successivo. SIATE CERTI di avere completamente capito tutte le regole e di sapere esattamente come verranno attribuiti i punti prima dell'inizio della gara.

Anche le prove (compiti di gara) possono cambiare da una manche all'altra a seconda delle condizioni, quindi fate attenzione: SIATE CERTI di sapere esattamente quale sia il compito per quella giornata prima di decollare. Il tempo e gli sforzi impiegati nello studio dei meccanismi di competizione, possono dare risultati molto interessanti...

CHATTANOOGA, TENNESSEE (1981 American Cup) - Prima della gara, ogni squadra riceve un programma con gli accoppiamenti previsti per tutta la competizione. Le coppie sono ordinate in questo modo: "pilota canadese n. 1 contro pilota americano n. 2, pilota inglese n. 4, contro pilota australiano n. 3" e così via. Ogni squadra dovrà fornire la graduatoria dei propri piloti. Noi possiamo alcune ore studiando come le altre squadre formeranno le graduatorie e programmando come noi dovremo fornire la nostra in modo da avere la più favorevole combinazione di accoppiamenti: il nostro pilota più leggero contro il loro più leggero, e così via. Siamo sorpresi di sapere che nessun'altra squadra ha fatto questo lavoro, e siamo ben contenti di verificare che la nostra strategia funziona anche meglio di quanto previsto.

Viceversa, capire male il regolamento di una gara può essere molto costoso...

OWENS VALLEY, CALIFORNIA (1981 XC Classic) - È una prova di velocità con meta. Klaus Savier vola molte miglia più lontano... perchè non sa dov'è la meta.

Procuratevi sempre una copia del regolamento. Ciò può sembrarvi sciocco, ma...

TEGELBERG, GERMANY (1983 Campionato del Mondo) - Ogni squadra riceve due copie del regolamento. Naturalmente il nostro capo squadra, Jeff Burnett, deve sempre avere una copia con sé, quindi i sei membri della squadra devono dividersi l'altra copia. In una prova di "tempo e bersaglio", Gene Blythe dimentica che il regolamento prevede l'atterraggio in un cerchio di 100 metri disegnato sul terreno, atterra fuori, e fa zero punti. Gene è convinto che se avesse avuto una copia personale del regolamento, avrebbe potuto evitare lo zero.

... e considerate tutte le possibilità

Studiate il regolamento da tutti i punti di vista chiedendovi spesso "cosa succederebbe se...". Provate ad immaginare ogni situazione che potrebbe verificarsi e chiedetevi come il sistema di punteggio verrebbe applicato in ognuno dei casi. Se qualcosa non è chiaro, chiedete spiegazioni al direttore di gara.

Se possibile, parlateli in privato, fuori dalla portata degli orecchi indiscreti degli altri piloti: potreste imparare qualcosa che gli altri non sanno. Quando il direttore spiega le regole, fate in modo che sia presente una persona di fiducia.

Altrimenti, tenete per voi ciò che avete scoperto, o ditelo soltanto ai vostri amici.

Se avrete capito completamente come funzionano le regole, il sistema di punteggio, ed i compiti di gara - e le loro ramificazioni - potrete fare in modo che questi meccanismi lavorino per voi.

Non date NULLA per scontato. Soprattutto, non pensate che se una gara ha un buon regolamento, automaticamente premi i voli migliori...

CREST LINE, CALIFORNIA (1979 U.S. Nationals) - Tom Wilson è imbattuto ma si piazza secondo. Eric Raymond vince il campionato nonostante che abbia perduto un round, grazie al sistema di punteggio.

I sistemi di punteggio in alcune gare possono essere basati su una logica difettosa...

ELLENVILLE, NEW YORK (1980 U.S. Nationals) - I punti di atterraggio sono attribuiti per formare i successivi accoppiamenti e per eliminare eventuali parità. Quando atterro lascio cadere volontariamente il mio aquilone così al prossimo accoppiamento affronterò un pilota con punteggio più basso. Circa a metà gara, altri piloti capiscono il mio trucco, ed anche loro iniziano a lasciar cadere i delta in atterraggio. Poi la meteo comincia a peggiorare e sembra che non riusciremo a fare tutte le prove in programma. A questo punto smetto di lasciar cadere il delta; mentre gli altri piloti continuano ad appoggiarlo a terra. Quando la gara finisce, mi trovo nel secondo miglior gruppo (per numero di vittorie/sconfitte) ed ho il maggior numero di punti per l'atterraggio. Poiché tali punti eliminano le parità, mi classifico secondo.

Altri sistemi di punteggio premiano le cattive performances...

BEPPU, JAPAN (1981 Campionato del mondo) - Nelle prove di velocità il tempo di arrivo viene preso quando l'aquilone "smette di muoversi in avanti" (stops forward motion), nella zona di atterraggio. Non c'è alcun punteggio per l'atterraggio. Esamino la possibilità di atterrare sugli alberi (nella zona di atterraggio ufficiale), ma è meglio essere prudenti, quindi decido di picchiare fino a terra in ogni manche. Danneggio un pò la vela, cambio parecchi pezzi, uso tutti i ricambi dell'aquilone di riserva, però sfrutto pienamente questo sistema di punteggio a mio vantaggio.

In alcuni sistemi di punteggio può addirittura verificarsi il caso che sia vantaggioso PERDERE alcuni rounds...

CREST LINE, CALIFORNIA (1979 Regionals in sud California) - Tutti gli accoppiamenti sono stati fatti in anticipo da un computer, che ha usato i numeri di gara dei piloti. Il vincitore di ogni round passa nel più alto dei due settori, ed il perdente va nel più basso. Studio accuratamente la carta di selezione e vedo che la mia migliore strategia consiste nel perdere il round 3 perchè poi potrò passare in un settore più alto nel round 4. Altri piloti si trovano nella stessa posizione, ed in alcune manches si verifica l'incredibile caso di due piloti che gareggiano per perdere! A metà gara per fortuna, il sistema di punteggio viene cambiato.

Può bastare? L'essenziale è questo: esaminare accuratamente le regole, il sistema di punteggio, ed i compiti di gara; non dare MAI NULLA PER SCONTATO!

8 - Continua

Rich Pfeiffer