



---

## TUTORIAL

---

*Suggerimenti e consigli per le  
competizioni di parapendio*

© 2018, AeC Lega Piloti

© 2018, Race To Goal

© testi 2011, Marco Littamè, Barbara Sonzogni

All rights reserved

È vietata la riproduzione non autorizzata di testi e immagini inclusi in questa dispensa.

# Indice

Introduzione.....	5
Come prepararsi a una gara.....	7
Il giorno di gara.....	9
La task: Elapsed Time o Race to Goal.....	11
Il percorso di gara.....	13
Come si crea una task.....	17
Il Briefing.....	21
Il “dopo gara”.....	25
Un esempio di TASK.....	27
Partecipare a una gara.....	31
10 consigli su come affrontare una task.....	33



# Introduzione

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. Perciò è molto difficile insegnare tecniche di pilotaggio applicabili direttamente in volo: a 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 straordinaria, in quanto ha la possibilità di verificare istantaneamente la tecnica di salita in termica, le soluzioni tattiche e le tempistiche.

Il confronto con gli altri piloti, tuttavia, non è l'unico valore aggiunto per un apprendimento sicuro e veloce.

Prendere parte a una competizione obbliga il pilota a perseguire un **OBBIETTIVO**, ossia il completamento di un percorso nel minor tempo possibile. Ciò significa che dovrà necessariamente 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 a una maratona se non si sottopone a uno specifico allenamento; 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 incrementa 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 a 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: 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 a una gara non si limita alla seppur importante crescita del pilota; è anche:

- occasione per volare in siti nuovi e collaudati, con una meteo costantemente monitorata,
- possibilità di atterrare fuori campo senza la difficoltà di trovare un recupero,
- possibilità di fare nuove amicizie e avere uno scambio culturale, vololiberisticamente parlando, con altri piloti.

# Come prepararsi a una gara

La preparazione a qualunque tipo di gara inizia qualche giorno prima della gara stessa, con una serie di controlli e operazioni indispensabili.

Di seguito vi sono alcuni consigli che potranno essere d'aiuto per preparare la "check list", da ripetere di volta in volta.

## Controllo dell'attrezzatura

Nei giorni che precedono l'inizio della gara è importante controllare che l'attrezzatura di volo sia in ordine e pronta per essere utilizzata: vela, imbrago - con particolare attenzione alla simmetria delle regolazioni -, acceleratore, casco, radio e strumenti.

## Caricamento dei waypoint

Sul sito ufficiale della competizione vengono pubblicati i file dei waypoint (boe) in diversi formati, da scegliersi in base al software utilizzato per il caricamento sul proprio strumento di volo (ad esempio .wpt, .cup, .utm, .gpx, .kml).

Dopo aver salvato il file nel formato desiderato, è necessario cancellare tutti i waypoint già presenti sul proprio strumento per poi, successivamente, caricare i nuovi waypoint.

## Mappa dell'area di volo

Se il sito di volo che ospiterà la competizione ci è sconosciuto o non è la nostra zona abituale di volo, possiamo orientativamente iniziare a esplorare quale sarà il campo di gara attraverso le

mappe dell'area di volo, facendo particolare attenzione al decollo, atterraggio e ai waypoint che gravitano in un raggio di 10-15 km. È infatti abitualmente in quella zona che si disputerà la nostra prova.

## Regolamenti

È sempre utile dedicare un po' del nostro tempo alla lettura dei regolamenti, perché è sempre bene conoscere a fondo le regole del gioco!

Le competizioni di parapendio fanno riferimento al [Regolamento Sportivo Nazionale](#), aggiornato ogni anno e disponibile sul sito dell'Aero Club d'Italia, che lo approva, e sul sito dell'AeC Lega Piloti ([www.legapiloti.it](http://www.legapiloti.it)).

Inoltre, ogni competizione (es. le gare FAI 2 come il Campionato Italiano, i Meeting di Lega Piloti Parapendio, ecc...) fa riferimento a un proprio regolamento, nel quale vengono dettagliati aspetti specifici (es. quota di iscrizione e di rimborso, categorie premiate, ecc...) non presenti nel RSN.

Race To Goal, meeting sociale dell'AeC Lega Piloti, ha il suo regolamento (o Local Rules), pubblicate sul sito dedicato ([www.racetogoal.it](http://www.racetogoal.it))

## Consigli utili

La sera prima della gara è consigliabile andare a dormire presto: normalmente il pegno da pagare è una levataccia mattutina per poter arrivare puntuali al sito di volo.

Arrivare in orario è un aspetto molto importante, in quanto consente agli organizzatori di predisporre al meglio, da un punto di vista delle tempistiche, i piloti alla gara, velocizzando la regolarizzazione delle iscrizioni e ottimizzando il trasporto dei piloti in decollo.

# Il giorno di gara

## Centro operativo e atterraggio

Il (primo) giorno di gara, una volta arrivati al Centro Operativo, è bene procedere subito alla regolarizzazione dell'iscrizione e informarsi su programma della giornata e logistica (orari, trasporto in decollo, parcheggio...).

Ma, soprattutto, è importante andare a visionare l'atterraggio! Non sempre, infatti, il Centro Operativo è situato in atterraggio e andare di persona a verificarne lo stato e l'orientamento serve a non creare stress a livello mentale: conoscere il luogo dove si atterrerà aiuta a stare rilassati in volo ed a concentrarsi solo sul percorso da compiere.



## Preparazione in decollo

È sempre consigliabile arrivare in decollo con anticipo, così da avere il tempo necessario per preparare l'attrezzatura, aprire e controllare la vela per poi riporla a fiocco al riparo dal vento.



Se il decollo lo consente, trascorrere qualche minuto giocando con la vela si rivela un buon allenamento: oltre 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.

# La task: Elapsed Time o Race to Goal

Le task possono essere 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.

## Elapsed Time

Nell'Elapsed Time 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".

## Race to Goal

Nella Race to Goal il pilota **decide autonomamente quando decollare** nell'arco di tempo prestabilito, ovvero la finestra di de-

collo, ma la **propria prova inizia ad un orario stabilito a priori** dal Meet Director (Direttore di Gara).

Volendo fare un paragone con altri sport, l'Elapsed Time può essere vista come una prova di sci, ovvero un percorso in piena autonomia alla ricerca della prestazione migliore, mentre la Race to Goal si può associare a 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'Elapsed Time che nella Race to Goal 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 percorso di gara

Il percorso di gara è definito da:

1. un punto iniziale, ovvero il **DECOLLO**;
2. una sequenza di **WAYPOINT**, ossia di **BOE** da raggiungere;
3. 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 **Meet Director** in collaborazione con una **Commissione Piloti** (normalmente piloti d'esperienza che conoscono molto bene il campo di gara), eletta tra tutti i partecipanti al momento dell'iscrizione.

## Il GPS

Il **GPS** è la scatola nera del pilota, ovvero lo strumento che consente di registrare il proprio volo e poter stilare una classifica finale.

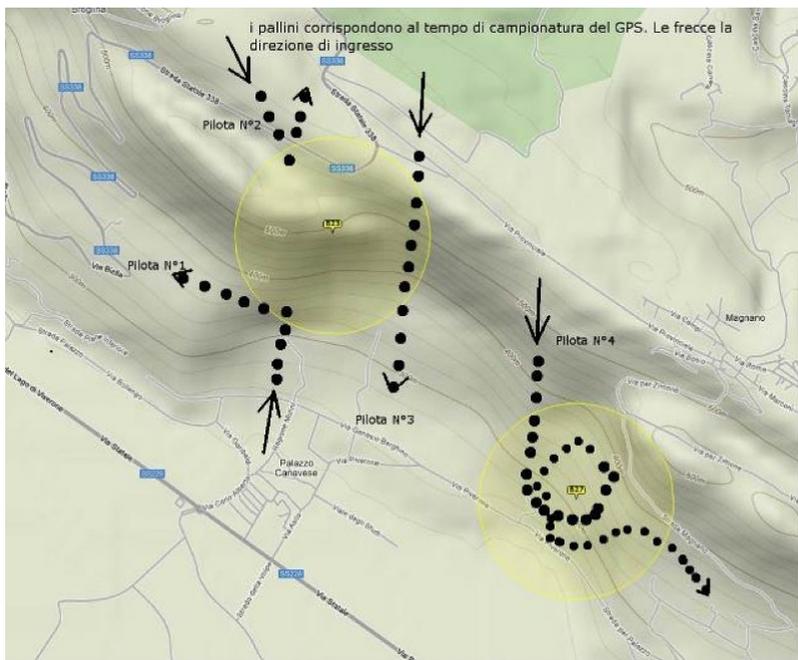


## I Waypoint

I **WAYPOINT** sono di fatto delle coordinate GPS che possono essere viste alla stregua di boe marine galleggianti. Sono contrassegnate da una sigla composta da una lettera seguita da un numero progressivo; normalmente le lettere usate sono A, B, D, X. La loro dimensione è solitamente di 400m (raggio), ma come vedremo più avanti possono essere anche di dimensione maggiore.



Essendo delle boe virtuali, immaginarie, ovvero non fisiche, il pilota non sarà costretto ad aggirarle, bensì ad attraversarle o, per essere più precisi, sarà sufficiente che il GPS registri un punto all'interno del WP prima di dirigersi in direzione del WP successivo.



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



# Come si crea una task

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

Lo Start Pilon è 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, così che il pilota abbia la possibilità di scegliere il punto di ingresso più congeniale.



Nel caso proposto nell'immagine lo SP sarà di raggio 1000m, dopodiché si farà il primo Waypoint 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 Meet Director viene spiegata durante il **BRIEFING** e scritta su un **TABELLONE DI GARA** (o **TASK-BOARD**), sul quale saranno riportate tutte le informazioni utili per effettuare la task.

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 task.**

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.



# Consigli pratici

- È 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 Meet Director sul percorso e sugli orari. È 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 e iniziare la nostra prova.

Avendo già preparato a fiocco la nostra attrezzatura in precedenza, possiamo dedicarci allo studio della nostra prova sulla mappa. Visualizzare la sequenza dei Waypoint, cercare di prevedere le zone di ascensione, come effettuare i traversi, dove fare lo Start e calcolare quanta quota sia necessaria per la pla-

nata al Goal è fondamentale per ottenere una buona prestazione.

Altrettanto importante è verificare la presenza di eventuali atterraggi di emergenza, ostacoli pericolosi quali i cavi elettrici e zone prive di atterraggi, sebbene si tratti di informazioni ampiamente descritti dal Meet Director durante il Briefing.



**Ora non resta che decollare ed effettuare la task....  
BUON DIVERTIMENTO!**

# Il “dopo gara”

Al termine della task 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).

Ai fini della sicurezza, è molto importante 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 a 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 siano 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. È 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 confrontarsi con gli altri piloti. Se presente, il Tutor organizza generalmente un **de-briefing** di giornata, per valutare insieme ai piloti le tracce di volo e analizzare le differenti scelte di volo applicate per lo svolgimento della task.

L'analisi e la comparazione delle tracce di volo dei diversi piloti consente di raccogliere una enorme quantità di informazioni, utili per capire gli errori e le scelte migliori e per migliorare qualitativamente il proprio volo nei giorni a seguire.

# Un esempio di TASK

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

 <b>LEGA PILOTI</b>			
<b>MEETING DI LEGA PILOTI PARAPENDIO</b>			
<b>TYPE</b>	Race to Goal		<b>TASK N.</b> 5 <span style="float: right;">             RIGHT  LEFT  </span>
<b>TAKE OFF</b>	D01		<b>DATE</b> 27/05/2016 <div style="text-align: center; border: 1px solid red; border-radius: 50%; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">             TURN From take off to start           </div>
<b>START</b>	D01 km around 3 Km		<b>WINDOW OPEN</b> 12.30 <span style="float: right;">CLOSE</span>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>IN/EXIT</b>	<input type="checkbox"/> <b>OUT/ENTRY</b>		<b>TASK DEADLINE</b> 20.00
<b>TIME</b>	13.15		<b>SAFETY FREQUENCY</b> <small>VHF</small> 146.250 <span style="float: right;"><small>UFO</small> 434.150</span> <small>obbligatoria in volo - mandatory in flight</small>
<b>TURNPOINTS</b>			
B06	400 m		
B09	400 m		
B64	2 Km		
B67	2 Km		
B27	8 Km		
B04	400 m		
B10	2 Km		
<b>SAFETY TELEPHONE +39 321 1234567</b>			
<b>REPORT BACK &amp; RETRIEVAL</b>			
SMS			
RADIO			
TELEPHONE <b>+39 321 7654321</b>			
<small>Fate il Report Back entro 20 min dall'atterraggio            Tutti i piloti, anche se non volano, devono riportare a:            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>			
<b>ESS</b>	A01	2 Km	
<b>GOAL</b>	A01	200 + 200	
	<input checked="" type="checkbox"/> <b>LINE</b>	<input type="checkbox"/> <b>CYLINDER</b>	
<b>TOTAL DISTANCE</b>	<b>OPTIMIZED DISTANCE</b>		
123 Km	102 Km		

## LEGENDA TASK BOARD

**TYPE** = Tipo di prova (Race to Goal / Elapsed Time)

**TAKE OFF** = Decollo

**START = START PILON** = Waypoint D01 con raggio 3 Km (KM AROUND)

**IN/EXIT - OUT/ENTRY** = Start in entrata o in uscita

**TIME:** Orario apertura Start

**TURNPOINTS** = Percorso di gara

**ESS** = Fine Sessione di Velocità

**GOAL** = Atterraggio (con linea - LINE - o cilindro CYLINDER)

**TOTAL DISTANCE** = Lunghezza totale della prova

**OPTIMIZED DISTANCE** = Lunghezza ottimizzata della prova

**TURN LEFT/RIGHT** = Senso di rotazione in termica fino allo Start Pilon

**WINDOW OPEN** = Orario Apertura finestra di decollo

**TASK DEADLINE** = Limite orario entro il quale effettuare la prova

**SAFETY FREQUENCY/TELEPHONE** = Frequenza/Numero di sicurezza

**REPORT BACK & RETRIEVAL** = numero telefonico o frequenza sulla quale comunicare, a voce o con SMS, l'avvenuto atterraggio

Dopo aver dato tempo ai piloti di inserire la task nei propri strumenti, il Direttore di Gara inizierà ad illustrarla:

- **TASK** di tipologia **RACE TO GOAL** e per convenzione oggi le termiche dal decollo e fino allo START PILON si gireranno a **SINISTRA**.
- Il **DECOLLO** utilizzato è D01 e la **FINESTRA DI APERTURA** decollo è a partire dalle 12:30.
- La **SESSIONE DI VELOCITÀ** avrà **inizio** sulla boa D01, con un **RAGGIO** di 3 Km in **USCITA**, a partire dalle 13.15.
- Il **PERCORSO DI GARA** prevede il raggiungimento di 7 boe che, se non diversamente specificato, si intendono di raggio 400m. In questo caso abbiamo boe con raggi diversi: 400 m ma anche 2 e 8 Km.
- La **SESSIONE di VELOCITÀ** avrà **fine** in corrispondenza della boa A01 con un raggio di 2 Km.
- L'arrivo in **GOAL** prevede il taglio della **LINEA** (che può essere fisica o virtuale).
- La **LUNGHEZZA TOTALE** della prova è 123 Km, mentre quella **OTTIMIZZATA** è 102 Km.
- Entro le ore 20.00 si ritiene **CHIUSA** la prova.



# Partecipare a una gara

La linea guida per partecipare a una gara 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 le gare 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 ci sentiamo 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 senza che ciò diventi un problema, 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 propria prova. Ecco quindi la necessità di prestare molta attenzione al nostro abbigliamento e alla nostra attrezzatura.

## **2. Conoscere a occhi chiusi il nostro strumento di volo.**

In volo - vedi anche il punto 1 - premere 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
- ora

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.

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 a 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 a 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**

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**

Certamente 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 a una gara 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'AVVERSARIO:**

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....**