

**Vademecum
MEET DIRECTOR
(Direttore/Coordinatore di gara)**

SOMMARIO

Premessa	3
1. Informazioni generali	4
I. Condizione necessaria.....	4
II. Preparazione pre gara.....	4
III. Giorno di gara.....	4
IV. Tema di gara.....	4
2. IL TEMA DI GARA	4
a) START PILON.....	4
b) PERCORSO	6
c) ARRIVO AL GOAL	6
3. TASKBOARD (Tabellone di Gara).....	8
4. MAPPA	9
5. BRIEFING	9

Premessa

Se mi consentite il paragone, accettare di svolgere il ruolo di **Meet Director** (Direttore/Coordinatore di Gara) è spesso visto come ricoprire la figura di un arbitro di calcio, destinatario di lamentele, insulti, critiche e problemi di ogni genere...



Mi piace invece immaginarlo alla stregua di un direttore d'orchestra, proteso a dirigere tutti i suoi musicisti alla ricerca dell'armonia perfetta.



Questo documento vuole rappresentare una guida utile a chi si proporrà a fare il Meet Director di gara di parapendio, sia che essa si disputi a livello regionale che a livello nazionale.

E' farina del mio sacco, frutto di esperienza maturata in anni di gare a diversi livelli, revisionata da Alberto Castagna, Giorgio Corti, Jimmy Pacher e Luciano Gallo.

Non esistendo al momento attuale un corso specifico per la qualifica di Meet Director sono ben accette critiche costruttive per migliorare il contenuto del vademecum.

Per chi fosse interessato ad approfondire eventuali tematiche o necessiti di consulenza o consigli in merito alla composizione della task nel proprio campo di gara, non esiti a contattarci.

Marco Littamè

1. Informazioni generali

I. Condizione necessaria

- il MD deve essere un pilota con esperienza garistica (meglio degli ultimi anni)
- deve essere un pilota che conosce il sito di volo dove si disputa la gara
- deve conoscere il regolamento
- deve conoscere la posizione dei waypoint del campo gara
- deve conoscere e verificare personalmente sul posto i goal previsti

II. Preparazione pre gara

- analisi e monitoraggio previsioni meteo
- verifica sul posto dell'idoneità del/dei goal eventuali
- acquisizione di: mappa con waypoint, lista waypoint, tabellone di gara, pennarelli, puntine da disegno, cordino colorato, n. 2 radio (LPD/PRM), telefono
- verifica frequenze radio utilizzabili

III. Giorno di gara

- necessità di avere presto i piloti in decollo
- composizione commissione piloti

IV. Tema di gara

- Si può sostanzialmente dividere in tre fasi
 - a) start pylon
 - b) percorso
 - c) arrivo in goal

2. IL TEMA DI GARA

a) START PILON

- La situazione ideale si crea predisponendo un campo gara iniziale ampio e con molteplici possibilità di scelte alternative per la partenza (per esempio con waypoint di start in pianura).
- La possibilità di utilizzare cilindri più o meno ampi consente di scegliere la soluzione migliore per quel determinato sito di volo in rapporto al numero di piloti, esperienza dei piloti, tipo di task, condizioni metereologiche.
- Si consiglia vivamente di non utilizzare cilindri con raggio superiore ai 10km in quanto si potrebbero verificare delle anomalie nelle tracce: sostanzialmente più è grande il cilindro, maggiore potrebbe essere il margine di errore dello strumento.

Legenda:

SP = Start Pylon

WP = Waypoint

LM = Linea di meta (200+200)

ESS = End Speed Section

Raggio WP convenzionale: mt 400

Raggio Goal: mt 1000

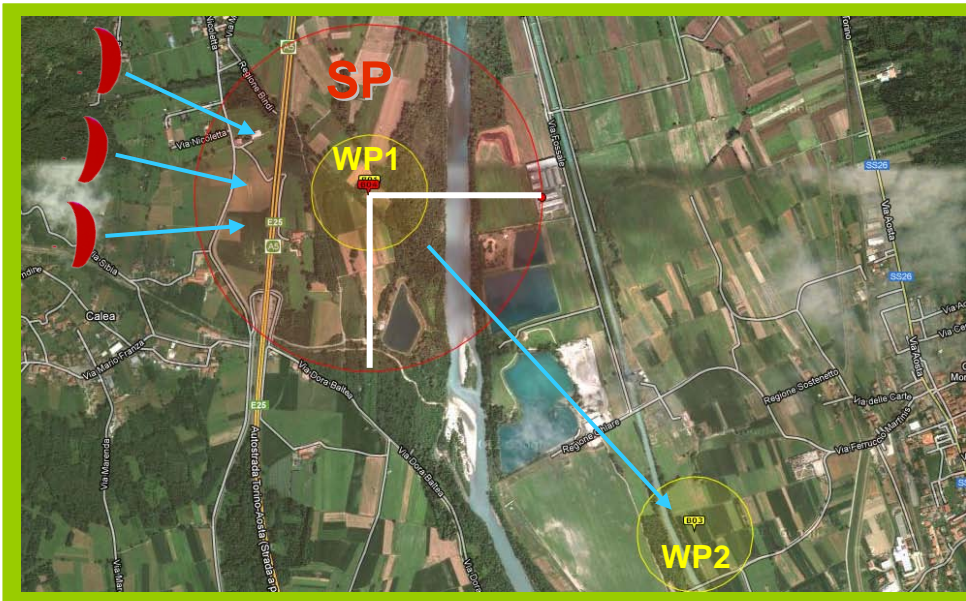
Immagine 1



**START
OTTIMALE
E IN SICUREZZA**

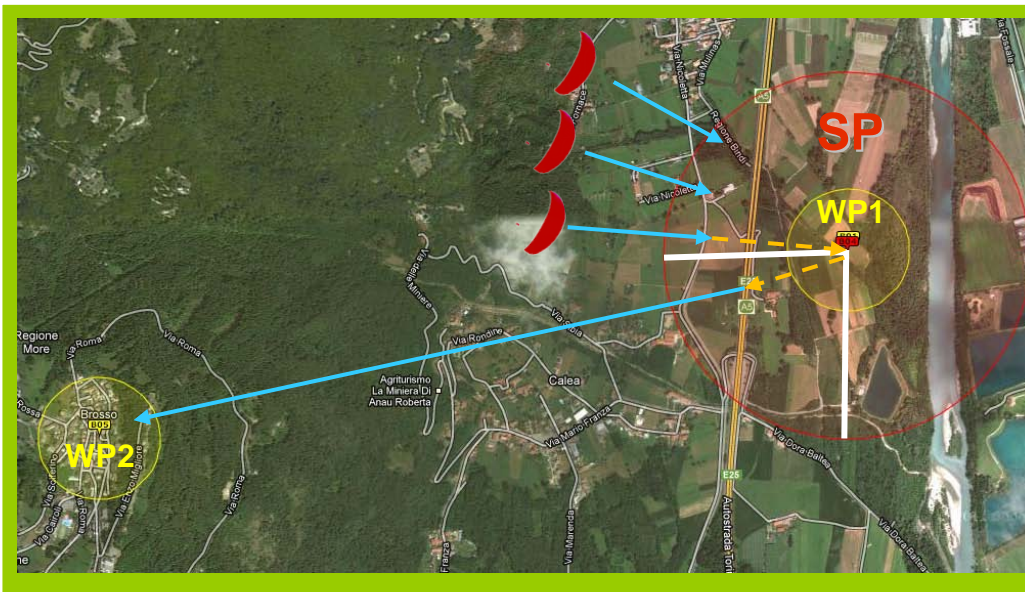
I piloti si dispongono su un vasto campo di gara e al momento dell'apertura dello SP non devono effettuare virate per raggiungere la boa successiva.

Immagine 2



Uno SP che obbliga i piloti ad una virata entro i 90° è da considerarsi ottimale e sicuro

Immagine 3



**START
PERICOLOSO e
SCONSIGLIATO**
Minore è l'angolo di virata maggiore è la pericolosità della stessa.

Con angolazioni vicine ai 180° forte rischio di collisione tra i piloti di testa e gli inseguitori

b) PERCORSO

- Priorità assoluta a waypoint non in quota per evitare situazioni difficili e pericolose, generate da meteo non favorevole al raggiungimento delle stesse. Pertanto, waypoint posizionati sullo stacco di pendio, o meglio ancora in pianura, consentono un aggiramento in sicurezza e in aggiunta favoriscono molteplici soluzioni tattiche.
- Per aumentare ulteriormente il livello di sicurezza è fortemente consigliabile scegliere wp posizionati in zone atterrabili e prive di ostacoli, con transizioni prive di passaggi in sottovento e lunghi tratti inatterrabili.

c) ARRIVO AL GOAL

- Al fine di evitare arrivi al goal con un utilizzo eccessivo della speed si consiglia di utilizzare un waypoint per l'end speed section, ovvero la fine della sessione di velocità, e un waypoint del goal per la conferma del tempo (sarebbe ottimale una distanza tra queste due boe maggiore di 3 km)

Immagine 4



- Il sistema utilizzato fino ad ora, con cilindro di 1000mt per la End Speed Section (ESS) e successivo cilindro di 400mt o la linea fisica, non garantisce una quota di sicurezza sufficiente per i piloti: il breve tratto finale da percorrere (600/1000mt) per la conferma del tempo incentiva i piloti a spingere sulla speed con quote molto basse (anche nell'ordine dei 150-200mt), prima di entrare nel cilindro di 1000mt.

Immagine 5

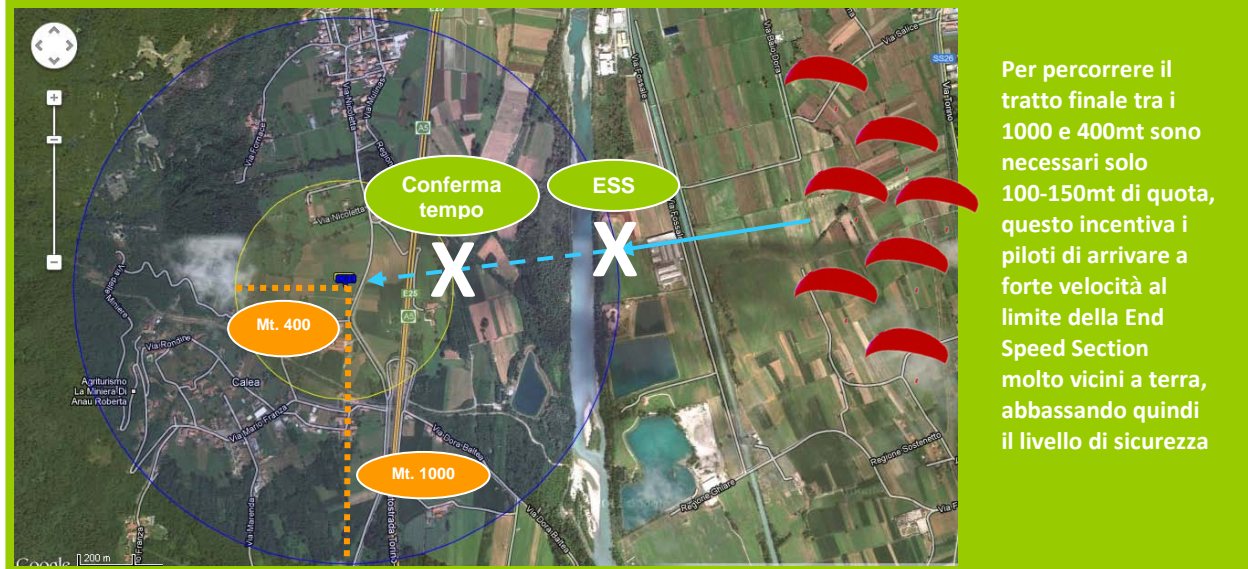
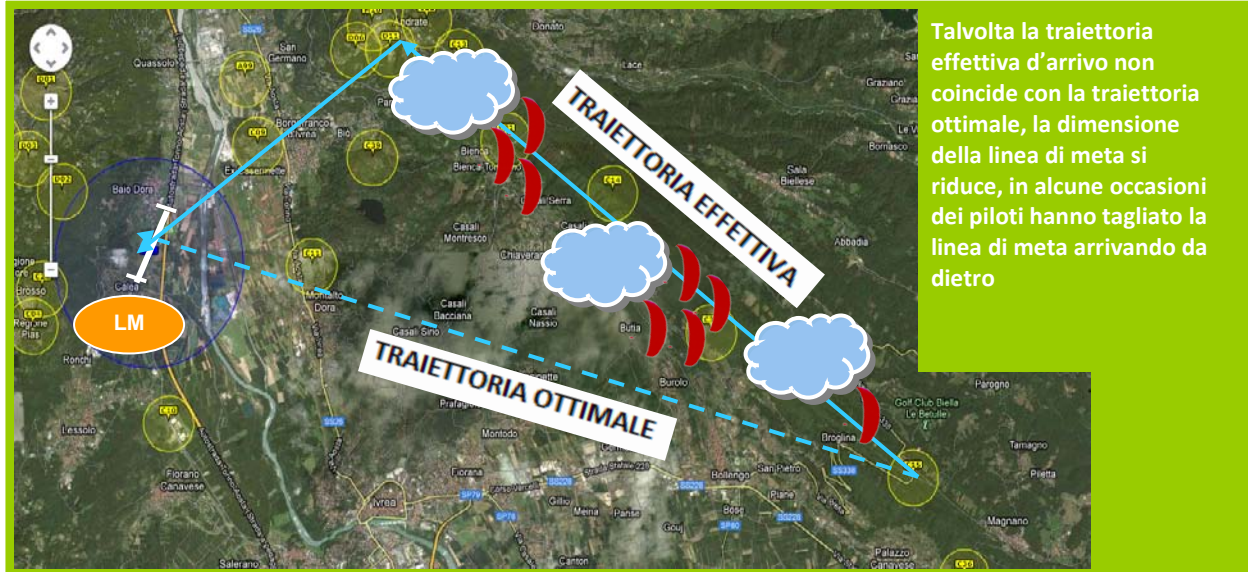


Immagine 6






- Si potrebbe ipotizzare anche un cilindro di ESS della dimensione maggiore, ma in quel caso il tratto finale della gara potrebbe manifestare altre problematiche legate alla direzione d'arrivo dall'ultima boa, specialmente quando questa è molto distante, con difficoltà di monitoraggio di tutti i piloti.

Immagine 7



- **Si consiglia vivamente di evitare che il tratto finale di gara, in prossimità quindi dell'End Speed Section (ESS), sia coincidente con zone di convergenza e su costone.**

3. TASKBOARD (Tabellone di Gara)

			
TYPE	TASK	 RIGHT TURN LEFT from take off to start	
TAKE OFF	DATE		
START km around	WINDOW OPEN CLOSE	TASK DEADLINE	
OPEN CLOSE	SAFETY FREQUENCY		
TURNPOINTS	mandatory in flight		
	SAFETY TELEPHONE		
	REPORT BACK & RETRIEVAL		
	SMS		
	RADIO		
	TELEPHONE		
	Pilots must report back maximum 0:20 after landing All pilots, flying or not flying, must report back to: TAKE OFF • GOAL • HG • RETRIEVE BUS • SMS • TELEPHONE • RADIO		
GOAL			
TOTAL DISTANCE			

- Compilare il tabellone di gara trascrivendo anche il percorso di gara: si consiglia di porre la scritta **provisional** fino a quando non si ha la certezza assoluta del percorso.
- Gli orari di apertura finestra e di start pilon possono venire trascritti al termine del briefing, quando si è valutata con attenzione la situazione metereologica.
- Obbligo di affissione della foto dall'alto del goal utilizzato.

4. MAPPA

E' vivamente consigliabile tracciare con puntine e cordino colorato il percorso di gara sulla mappa.

5. BRIEFING

Effettuare il briefing con largo anticipo rispetto all'apertura della finestra.

Soprattutto nelle gare di livello regionale e quindi con piloti con poca esperienza è necessario effettuare il briefing con calma e pacatezza, esporre i vari punti in modo chiaro e preciso.

Aspettare di avere il silenzio assoluto per incominciare a parlare: una tecnica efficace è quella di guardare silenziosamente in direzione dei piloti "distratti", verranno presto ripresi dal resto dei piloti.

Un buon sistema per non scordarsi nulla è quello di farsi un piccolo schema su un foglietto di carta.

La scaletta dovrebbe seguire questa logica:

- a. saluto generale e ringraziamento del club ospitante
- b. presentazione di eventuali collaboratori e staff
- c. comunicazioni generali: eventuale buffet, cena, premiazione, etc
- d. meteo: vista la suscettibilità e la tensione nervosa che possono vivere i piloti nella fase pre gara si consiglia di utilizzare termini adeguati nell'esposizione della previsione meteo. Ciò non significa nascondere o modificare i dati in proprio possesso, ma scegliere con accuratezza l'esposizione di situazioni a rischio.
Es.: *"condizioni di termica turbolenta"* può essere sostituito con *"condizioni di termica mossa, sostenuta, con possibile turbolenza"*, di tutt'altro impatto.
- e. ribadire obbligo utilizzo radio e frequenza di sicurezza già trascritta sul tabellone di gara
- f. ribadire l'obbligo di firma del modulo di partecipazione
- g. ribadire l'obbligo del report back
- h. ribadire l'obbligo, non solo morale, di soccorrere un pilota in difficoltà. Incentivare il soccorso con punti premio.
- i. in caso di atterraggio non in goal spiegare che la vela aperta significa necessità di soccorso: obbligo quindi, una volta atterrati, fare prontamente la vela a fiocco
- j. esposizione e descrizione zone di volo prive di atterraggi, eventuali passaggi tecnici del percorso di gara, ostacoli quali funivie o cavi non segnalati

VERIFICA SITUAZIONE METEO

Dopo ultima verifica situazione meteo:

- k. rimozione del cartello "provisional" ed esposizione del tema di gara: i waypoint andranno elencati una prima volta e successivamente spiegati, indicandoli ove possibile visivamente o sulla mappa specifica. E' facoltativo, ma gradito, segnare le distanze da waypoint a waypoint sul tabellone di gara.
- l. solo se si è convinti del percorso di gara stabilire gli orari di apertura della finestra e dello start pylon

E' consigliabile predisporre un tempo ampio dall'apertura della finestra all'inizio dello start pylon: una cosa che infastidisce i piloti è mettersi in coda ad aspettare il proprio turno per decollare e avere poco tempo a disposizione. Decisamente meglio una finestra di tempo molto ampia che viceversa.

Prestare particolare attenzione alla finestra di gara della categoria FUN:

prediligere condizioni morbide e possibilmente senza turbolenza, utilizzando in caso di necessità orari tardo-pomeridiani.

Un briefing perfetto si verifica quando:

- **non ci sono state interruzioni**
- **nessuno ha fatto domande**
- **i piloti hanno il tempo di prepararsi senza fretta**
- **molti piloti in goal e facce sorridenti**

