



CROSS COUNTRY La Tattica nel Cross-Country.

Questa prima parte è dedicata a coloro che si vogliono avvicinare allo stupendo mondo del Cross-Country, verrà trattata una parte dedicata puramente alla capacità valutativa ed organizzativa propria di ogni pilota. Prima di continuare si rivela necessario fare alcune valutazioni sui tre fattori determinanti la riuscita di un volo, che potremmo chiamare come Fattori ABC:

- Fattore A, Apprendimento: indiscutibile e fondamentale per intraprendere qualsiasi attività, che riceverà le nostre attenzioni, poiché sarà la base per passare al fattore successivo.
- Fattore B, Bravura: abilità conseguita praticando l'attività volatoria, applicando le nozioni apprese durante il Fattore A ed infine, post-volo, studiando gli avvenimenti del proprio praticato.
- Fattore C, Culo: questo è il fattore determinante per la riuscita del proprio volo, poiché nulla si può fare se mai troverete il giornataone per applicare ciò che avete studiato e metodicamente pianificato, in realtà è la parte più dura per un pilota, l'unico rimedio è imparare a farsene una ragione. Questo fattore non riceverà nessuna delle nostre attenzioni, poiché più adatto ad una attività di **parLapendio**.

L'importanza della tattica. La parola "tattica" è usata prevalentemente per tipi di sport competitivi come i giochi a squadre o l'atletica leggera. Tuttavia anche nel parapendio è richiesta una tattica, che è assolutamente necessaria per raggiungere un esito positivo. Ogni pilota possiede un comportamento intuitivamente tattico, perché si prepara, più o meno secondo una pianificazione, ad un obiettivo "difficile".

Con il termine tattica si definisce un comportamento pianificato durante l'attività il quale tenga presenti le proprie capacità di prestazione e tutti i fattori esterni. È possibile sviluppare il programma tattico solo quando si può contare sulle necessarie abilità tecniche, sulle premesse fisiche che esse presuppongono, su una mente lucida e su capacità intellettive. Se alcune componenti del programma tattico completo sono carenti, non è possibile una tattica efficace e quindi neppure il raggiungimento della meta. Una componente essenziale del comportamento tattico è la preparazione psicologica ad un determinato itinerario. Significa concentrarsi intensamente sulla meta, raccogliere ed immagazzinare tutte le informazioni possibili, meteo, passaggi impegnativi, difficoltà, possibili atterraggi, ecc... Un ragionamento logico, valutativo e contemporaneamente creativo elaborerà tutte queste informazioni in un **programma tattico**. La nostra capacità di azione tattica è tuttavia influenzata in modo determinante dalle nostre caratteristiche emozionali (capacità di resistenza, forza di volontà, capacità lucido-valutative in condizioni critiche o di estremo stress).

Solo se il programma di azione tattica tiene conto di questi fattori soggettivi nella loro giusta dimensione e per gli effetti che producono, la tattica ha successo. È anche chiaro che la tattica del pilota X, difficilmente sarà la stessa del pilota Y, uno può avere più coraggio, l'altro più esperienza, ma entrambe raggiungere il medesimo obiettivo. L'importanza della tattica è quello di pianificare ed impiegare costruttivamente al massimo le proprie energie fisiche e mentali, quindi ne risulta che ognuno di noi sarà nel contempo allenatore, stratega ed atleta.

La tattica del volo è determinata da una serie di fattori, dal cui gioco combinato ne risulta il programma tattico, che ha per obiettivo il raggiungimento di un obiettivo. (vedi tav.1)

Tav.1

Abilità tecniche: tecniche fondamentali e specializzazione	Preparazione fisica di base, la fase di pericolo si ha durante l'affaticamento, meno stress meno pericolo	Comprensione mentale delle caratteristiche del volo e delle situazioni pericolose, pensiero flessibile e creativo, concentrata valutazione di tutte le informazioni	Preparazione mentale: volontà, motivazione, paura
--	---	---	---

Tattica del volo

Raggiungimento di un obiettivo

Quattro regole per il cx:

- 1 - Anche con ali scuola è possibile fare strada, purché il posto sia quello giusto (es.:Dornillouse o AltaProvenza).
- 2 - Freddo e fame sono i nemici più subdoli.
- 3 - Sempre più spesso si incontrano nuovi compagni d'avventura.
- 4 - Le chiusure non devono essere un problema per un pilota "da cross".

Innanzitutto bisogna pianificare bene il percorso.

Inutile dire che il cx è un tipo di volo affrontabile da un pilota che sia già munito di una certa esperienza della termica, e che abbia già assaggiato qualche chiusura ed il sapore strano della base cumulo.

Comunque sia, è bene che i primi tentativi vengano compiuti lungo una strada già percorsa da altri magari preceduti dal proprio istruttore o da un compagno più esperto. Anche le condizioni meteo devono essere quelle giuste, inutile ficcarsi in "sottoventi del terrore" già al primo tentativo, arriveranno anche quelli, ma dovete deciderlo voi se affrontarli o no; fino a quando le condizioni saranno migliori è necessaria una guida, è meglio scegliere giornate con base alta e non troppo ventose. Curate particolarmente l'abbigliamento; è facile volare per ore quando si provano nuovi percorsi, la mente è così concentrata su quello che sta facendo che spesso si perde la cognizione del tempo; ma state certi che il vostro corpo sentirà sia la fame che il freddo, e se dovesse capitare, non vi lascerà in pace finché non sarete atterrati. Dunque una buona imbottitura, guanti e scarpe asciutti (sudore o neve avranno la stessa reazione, con l'evaporazione sottraggono calore al corpo) un sottocasco di pile o se avete il casco stretto almeno uno di seta. Non bevete niente di gasato e non mangiate niente che vi appesantisca. Ok siamo pronti:a... Inutile avere fretta, la prima volta è meglio porsi una meta "possibile piuttosto che andare fino dove si arriva (vi stimolerà di più nei Momenti difficili). Fate il pieno sopra il decollo, bucare dopo il primo traversone infligge una ferita tremenda, vi auguro di non provarla mai; a parte gli scherzi, non siete in gara, perciò inutile correre. Mentre salite la vostra attenzione deve rivolgersi oltre la termica che state girando, sull'altro costone.

Durante l'ascendenza ponetevi queste domande:

DOPO IL TRAVERSONE: Sta condensando?

Ci sono altri piloti in volo? (Anche alianti o delta).

Riesco a capire da quale direzione proviene il vento?

Quale è la parte meno soleggiata?

Esiste anche un atterraggio di emergenza?

Se non riuscite a dare risposta a queste domande (es.: c'è termica secca, nessuno in volo niente fumo ecc.), il traversone è a rischio e vi servirà tutta la quota possibile per trovare un'altra termica: è per questo che le gare di "corsa" sono molto più difficili di quelle di "velocità": i primi classificati, fanno tutto il percorso da soli, senza nessun pilota davanti che gli indichi la prossima termica. Anche la traiettoria del traversone è di estrema importanza, per mezzi lenti e poco efficienti come i nostri è basilare scegliere la traiettoria migliore per arrivare più alti possibile sul prossimo costone; perciò:

- Non attraversate nella zona di possibili "Venturi".
- Se durante il traversone trovate una termica giratela solo se avete il vento dietro, altrimenti rallentate un pochino, guadagnate un pò di quota (delfinare come gli alianti) ma non fatevi scarrocciare. In gara in questo caso si accelera: variometro sullo zero e massima velocità possibile.

Ogni valle da attraversare ha caratteristiche tutte sue e possono cambiare di giorno in giorno, secondo il vento, l'ora e la condizione di instabilità: e' impossibile determinare una regola generale, ed e' per questo che difficilmente un record di ex si ottiene al primo tentativo perciò, almeno in teoria, e' meglio conoscere le caratteristiche della zona di volo. Se arrivate sul nuovo costone alti non dovrete avere problemi ad agganciare; controllate la direzione del vento, l'orografia del terreno, la posizione del sole e quella di eventuali cumuli (meglio se altri piloti sono con voi, il primo che trova "qualcosa" avvisa gli altri). Alle volte si ha la sfortuna di arrivare in un momento negativo del ciclo: parcheggiate anche in uno zero e non fatevi tentare da una "possibile" termica in chissà quale posto, ancora una volta non abbiate fretta e ragionate. Arrivare bassi comporta un aumento di tutti i problemi possibili; poco tempo per cercare, troppo vicini al terreno (le termiche possono essere piccole e difficili da centrare), facilmente soggetti al sottovento di qualche cresta o collinetta. Quando, si e' bassi ci si deve preparare alla lotta, ma per essere completamente concentrati nel volo dovete trovarvi prima un atterraggio possibile e stimare con che quota dovrete abbandonare per fare tutto con ESTREMA SICUREZZA: fatto questo rimboccatevi le maniche e stringete i denti, finché non si e' a terra (Roby Whittal insegna) non e' ancora finita. Se riuscite ad agganciare, tutto si ripeterà un'altra volta; un'altra termica, un'altro cumulo, un'altro traversone, un'altra esperienza quasi impossibile da insegnare.

Infatti, può sembrare una ripetizione, in fondo lo e', ma c'è sempre qualche cosa di diverso che cambia tutto; un pò più di ascendenza, un pò meno vento, ma anche se fosse un volo identico alla settimana scorsa voi sarete diversi e lo sentirete di conseguenza. Nel caso non riuscite ad agganciare (ogni volo di cross finisce così la differenza sta solo nei km che vi separano dal decollo), pazienza; la montagna sarà lì ancora se avete dato il massimo non proverete rabbia, una birra e un panino rimetteranno tutto a posto; se avete sbagliato qualcosa e ve ne siete accorti, potete anche arrabbiarvi ed imprecare, l'esperienza penetrerà più forte in voi e sarete sicuri di non commettere lo stesso errore in un prossimo volo: vi raccomando però, finite lo sfogo ritrovate il sorriso, non c'e' niente di più patetico di un pilota da cx che si prende sul serio!

Estate, tempo di vacanze: molti di noi programmano viaggi in posti più o meno lontani, comunque diversi da quelli che abitualmente frequentano. L'appassionato di volo, anche in veste da turista, bagnante o escursionista, non mancherà di porsi il problema: porto la vela?

Se confortato dalla possibile presenza di rilievi, o meglio ancora di zone di volo riconosciute, nelle vicinanze della sua destinazione la tentazione è forte e, una volta trovato il compromesso logistico con un accurato ridimensionamento del bagaglio, magari non solo sue ma anche di chi lo accompagna, per far posto alla vela e a tutto il resto della bardatura, eccolo pronto a partire per l'avventura sognando di veleggiare in posti nuovi, straordinari.

Alcune considerazioni ci consentiranno di mettere a fuoco quali sono i potenziali rischi di una vacanza con la vela e ad affrontare l'esperienza senza trascurare l'aspetto sicurezza che in circostanze come queste può essere condizionato anche da fattori o che comunque nei nostri voli domestici risultano di scarsa importanza.

Distinguiamo innanzi tutto tra i due casi ben diversi che sono:

1 - VOLO ESPLORATIVO, nel senso di volare dove nessuno ha ancora volato o comunque in posti di cui non si sa niente per quanto concerne possibilità di volo.

2 - VOLO NUOVO PER NOI, ma effettuato in zone dove abitualmente si vola.

ESPLORAZIONE:

Il primo caso è indubbiamente quello più delicato ed è riservato esclusivamente a piloti che dispongono di una consolidata esperienza di volo. Nel volo esplorativo si rivivono un pò le esperienze dei veterani del volo libero: la ricerca di decolli, atterraggi, l'osservazione e comprensione della meteorologia locale dei venti, dei possibili problemi legati alla morfologia del terreno, alla presenza di ostacoli e via dicendo. Manca la conoscenza ed è quindi necessario STUDIARE la zona evitando di buttarsi allo sbaraglio nell'ignoto. È quindi un'attività che va presa con calma, alla quale bisogna dedicare tutto il tempo necessario e capire bene dove, quando, come e... se sia possibile volare. Da ciò emerge una prima controindicazione: se la nostra attività di volo è relegata a ritagli di tempo in mezzo a una miriade di altri

programmi turistico ricreativi non ci sarà facile disporre della tranquillità necessaria ad effettuare compiutamente la parte preliminare di ricognizione e verifica. Ci toccherà quindi rinunciare all'attività di volo (se il buon senso ci assiste) piuttosto che prendere l'azzardata decisione di cimentarci comunque rischiando di trovarci in situazioni impreviste di pericolo. Lo studio delle condizioni richiede spesso più giornate e in questa fase dobbiamo essere pronti a mettere in discussione anche cose che la nostra esperienza tenderebbe a dare per scontate. Può succedere infatti che certe regole valide a casa nostra non lo siano altrettanto in luoghi diversi, specie se caratterizzati da condizioni climatiche totalmente differenti. Sull'altipiano dell'Anatolia, tanto per fare un esempio, spesso di sera prima dell'imbrunire si alza un vento decisamente sostenuto che perdura per buona parte della notte; vacillano a questo punto le certezze di chi confida nelle condizioni tranquille di un volo serale. Il vento va osservato a lungo, la sua intensità e le sue variazioni di direzione nel corso della giornata, la presenza o meno di raffiche, di dust devils. Utile potrà anche essere un'attenta osservazione del volo degli uccelli per una miglior intuizione dell'aerologia locale. Dedicare tempo e calma a queste fasi è di fondamentale importanza, oltre che per consentirci di studiare i luoghi di volo, anche per ristabilire l'equilibrio UOMO-AMBIENTE che risulta certamente alterato dal fatto che ci troviamo in posto ignoto e che il nostro stato emotivo non è certo lo stesso, rilassato, in cui ci troviamo durante un volo dal solito decollo vicino a casa. Anche per questo motivo evitiamo quindi le cose fatte in fretta, fermando la macchina lungo il tragitto perché ci sembra di aver individuato luogo adatto per fare un rapido volo e ripartire. Sempre per salvaguardare il sacrosanto equilibrio

UOMO-AMBIENTE, presupposto importantissimo della sicurezza, si dovrà evitare di affrontare un volo in condizioni di stanchezza, affaticamento come pure di ipereccitazione psicologica; per lo stesso motivo dovremo evitare di farci condizionare dalla presenza di persone del posto non abituate al volo libero, sentendoci in dovere di dare a tutti i costi spettacolo. Per non aggiungere problemi su problemi sarà bene utilizzare una vela che conosciamo bene, che garantisca l'equilibrio UOMO-MACCHINA, che ci consenta insomma di concentrare la nostra attenzione sull'ambiente evitando costi lo stress dovuto alla mancata confidenza col nostro mezzo. Non dimentichiamo poi che se i voli di esplorazione avvengono in luoghi sperduti lontano dalla cosiddetta civiltà, anche il minimo incidente può comportare problemi rilevanti e conseguenze gravi per le difficoltà di soccorso e le condizioni di assistenza disponibili sul territorio; questo come ulteriore stimolo alla massima prudenza.

Non aspettiamoci che i voli-avventura siano di elevato contenuto sul piano qualitative; potremo andare incontro a sicure delusioni. È molto più facile che il volo veramente remunerativo riusciamo a farlo in zone di volo ormai collaudate piuttosto che in zone nuove da scoprire, dove nessuno a mai volato. Insomma, il volo esplorativo può essere appagante se riusciamo trovare soddisfazione nel dar vita a un progetto con spirito pionieristico, accontentandoci magari alla fine di qualche breve volo senza grandi pretese sul piano tecnico, realizzato però nel fascino di un ambiente insolito. Prepariamoci infine alla possibilità di non riuscire a volare. Non prendiamola come una sconfitta, anche nell'eventualità si fosse puntato su un volo come piatto forte della vacanza; troveremo senz'altro qualcosa interessante di alternative e comunque potremo sempre provare ancora un'altra volta, da qualche parte.

ZONE NUOVE:

Per cimentarsi in zone di volo diverse da quelle abituali non sono richieste tutte quelle doti di esperienza, né lo spirito di avventura che l'esplorazione richiede. Un pilota brevettato che vola ormai con sufficiente autonomia ed ha tagliato il cordone ombelicale con l'ambiente scuola, può permettersi quest'esperienza purché rispetti certe elementari regole prudenziali sempre valide, ma in particolare quando si affrontano voli in zone non conosciute. Per prima cosa è necessario documentarsi bene sul volo che si intende effettuare ed accertarsi che questo per le caratteristiche del decollo, dell'atterraggio, e aerologiche in generale sia adeguate al nostro livello di esperienza. Il sopraluogo in atterraggio, la lettura della bacheca con le relative informazioni, la localizzazione dei segnamento, l'individuazione di potenziali pericoli nella zona in cui il volo si svolge ed in prossimità dell'atterraggio sono preliminari necessari, ma non sufficienti. Se si vuole affrontare con tranquillità e sicurezza la nuova esperienza è opportuno anche contattare "volatori" locali e farsi dare precise indicazioni sulle caratteristiche del volo ascoltando attentamente le loro raccomandazioni. Non trascuriamo poi il fatto che anche in questa circostanza potrebbe esserci qualche alterazione nell'equilibrio UOMO-AMBIENTE; siano pur sempre in una situazione che dobbiamo ancora sperimentare, per cui prendiamo le cose con estrema calma ed evitiamo di regalare l'attività di volo a tempi ristretti. Lasciamo inoltre che qualcuno del posto ci preceda in decollo e ci faccia da "cavia", se questo può infonderci maggiore sicurezza. Anche in questo caso sarà opportuno usare una vela con la quale abbiamo confidenza per non sovrapporre i problemi derivanti dalle incognite del posto nuovo a quelli derivanti dal pilotaggio di un mezzo che non conosciamo a fondo.

APPUNTI PER LA PREPARAZIONE AL CROSS COUNTRY

Preparare un volo di distanza (un volo "tosto" intendo) può sembrare difficile; in realtà è un insieme di alcune semplici elementi la cui mancanza, anche solo di uno di questi, può però far naufragare le nostre velleità. La prima cosa da fare è procurarsi delle informazioni meteo aggiornate ed attendibili. Una telefonata al servizio meteo della vostra regione è assolutamente necessaria, meglio ancora se riuscite a procurarvi una copia di un bollettino meteo diffuso via fax. Un'occhiata poi alle previsioni meteo delta TV può darvi un'idea, anche se approssimata dell'evoluzione meteo generale. Una volta valutate le condizioni più o meno favorevoli del tempo, dovete decidere il piano di volo. L'ideale sarebbe possedere un plastico della vostra regione di volo (scala 1: 200.000) ma andrà benissimo anche una cartina che riporti i riferimenti utili per la nostra attività. Nel decidere il percorso che farete è chiaro che terrete conto della direzione del vento in rapporto alla situazione meteo e all'elisse che il sole traccia nell'arco della giornata. Il decollo dovrà essere esposto a Sud, Sud-Est, e presentare inoltre una buona attività termica. Fin dalla mattina, cioè verso le 10, 10,30 solari. Ovviamente la parte centrale del volo si dovrà svolgere lungo una catena esposta a Sud, mentre quella finale ben esposta ad Ovest. Tenete presente che per un'ANDATA A META, la direzione ottimale è da Ovest verso Est. Questo perché alla mattina la brezza di valle ancora debole ci permetterà di appoggiarci sui versanti esposti a Est Sud-Est senza troppe difficoltà, poi verso sera quando il sole avrà scaldato il versante a OVEST ci consentirà di proseguire il volo appoggiandosi sul versante assolato (fig.1).

Cambia il discorso per un' ANDATA E RITORNO; in questo caso converrà partire da EST per andare verso Ovest fino a circa la metà giornata, per poi invertire la direzione verso il punto di partenza, a Est (fig. 2). Nel programmare un PERCORSO A TRIANGOLO specialmente se con caratteristiche FAI in altre parole con un lato più corto pari almeno al 28% del perimetro totale, bisognerà fare molta attenzione che non spiri un vento meteo forte e dominante, che renderebbe impossibile completare un lato del triangolo (fig.3).

Dovremo metterci d'accordo con gli amici per raggiungere il decollo la mattina dopo, prima delle 10, per poterci preparare con calma. Gli amici poi, non solo sono una piacevole compagnia, ma anche una questione di sicurezza. Essere almeno in due in volo è più che raccomandabile, inoltre avere qualcuno a terra che si tenga in contatto per le informazioni, il recupero e l'assistenza è un buon conforto durante il volo. Se però non avete l'amico "sherpa" per il recupero, sarà il caso di lasciare almeno una macchina lungo il percorso, in un posto facilmente raggiungibile con l'autostop. Il giorno prima del volo controllerete tutta l'attrezzatura. La radio, l'altivario, la macchina fotografica dovranno avere le pile cariche, e ricordatevi il rullino! Ovviamente guanti, scarponcini e tuta, nella quale poi metterete del cioccolato o delle tavolette energetiche. Dopo 3/4 ore di volo ridaranno la carica, e poi uno spuntino in volo a 2000 mt non è da tutti! Posizionata preferibilmente sulla gamba non dovrà mancare una carta della regione di volo. Gli stessi luoghi conosciuti da terra, diventano difficilmente riconoscibili visti dall'alto. se poi volete ufficializzare il risultato, ricordatevi un nodulo per la dichiarazione di volo e un pennarello, con scritte ben visibili anche in foto. Dovrete stabilire anche un recapito telefonico comune a cui lasciare informazioni sulla vostra posizione in caso vi siate persi di vista con gli altri compagni, o abbiate qualche problema (la mamma non va bene, è troppo apprensiva!). Il tanto vituperate telefono cellulare potrebbe in questo caso risolvere egregiamente il problema (attenzione alle zone non coperte). Per quanto riguarda l'alimentazione, una dieta a base di pasta la ritengo la più indicata prima del volo; conviene inoltre aumentare l'assunzione di liquidi, astenendosi però dal bere per due ore almeno prima del decollo. Anche in volo, bere, non è molto indicato, se non si vuole farsela addosso, e non per le condizioni! Al decollo arriverete con un buon anticipo, fate una foto del decollo, una con il decollo e la vela stesa a terra e un paio della dichiarazione di volo. È quasi il momento di partire, dovrete fare molta attenzione a quello che succede attorno a voi, alle variazioni micrometeorologiche, attendendo la prima termica della giornata degna di tale nome, epartire con la seconda, è più sicura!

Di seguito ho inserito una pagina speditami da un carissimo amico, pilota neobrevettato. Sono certo che tra di noi molti si riconosceranno e condivideranno queste valutazioni, da parte mia, sono estremamente felice di sapere che anche nelle nuove leve lo spirito del cross country sia entrato, e se anche un solo pilota ha intrapreso questa tecnica per merito di questo manuale, o dei miei consigli significa che ho raggiunto gli obiettivi che mi ero posto quando ho iniziato a scrivere questo manuale.

Valutazioni di un neobrevettato circa l'approccio al mondo del Cross-Country.

Al M.te Cornizzolo tutti abbiamo lo stesso brevetto, ma ognuno di noi nella pratica del volo libero ha finalità ed indirizzi ben diversi; c'è chi vola saltuariamente poiché non è l'attività al centro delle proprie

attenzioni, di conseguenza esiste chi è un assiduo frequentatore e non si perde una giornata volabile, chi crea la propria dimensione di volo tra il decollo e l'atterraggio, chi frequenta le competizioni e chi come me, vorrebbe praticare o pratica il CROSS-COUNTRY.

Il nome è già un programma, CROSS-COUNTRY ossia viaggiare, attraversare paesi, in realtà non è così roseo come possa sembrare, chi prova a praticarlo ben presto si trova di fronte ad ostacoli notevoli i quali possono essere suddivisi nelle seguenti categorie: psicologico, teorico, pratico.

Psicologico; praticando cross-country ho notato una differenza sostanziale rispetto alle altre specialità, è richiesto un carattere solitario, analizzando quel poco che ho fatto, oppure ascoltando gli amici che praticano da anni, in effetti, è emersa questa necessità poiché tranne in casi rari di voli di gruppo, il cross country si pratica in solitaria, in questa disciplina riesce meglio chi ama la competizione con se stesso a differenza delle "gare" dove si è in competizione diretta con altri piloti.

Teorico; non bastano le nozioni del corso per conseguire il brevetto per praticare il cross-country, quindi si denotano due necessità, la voglia di continuare a studiare e la ricerca delle nozioni necessarie per migliorare. Non è sufficiente la pratica per affinare la propria tecnica di volo, è necessario capire meglio i meccanismi di una tecnica avanzata di volo per allenarsi ad apprendere, applicare e ripetere il gesto fino ad un'automazione naturale. Il secondo problema è raccogliere queste nozioni, ricerca di testi, racconti d'amici, corsi avanzati.

Pratico; non potrà mai esistere un testo che ti possa insegnare le strade dal tuo sito di volo, applicare la teoria appresa, usare le tecniche acquisite e soprattutto provarci, (molti nonostante le condizioni favorevoli non provano nemmeno a spostarsi), quando saremo riusciti a compiere un percorso o raggiungere un obiettivo la parte difficile sarà ripeterlo. Studiare ogni volo fatto per capire i passi salienti, osservare i piloti migliori per "carpirne" i segreti, nessuno vi dirà chiaramente cosa fare, qualche consiglio forse nulla di veramente concreto, nemmeno il vostro migliore amico vi trasmetterà il Know-How.

Per concludere, a complicare tutto esiste il bilancio fine anno, può davvero essere frustrante ma un pilota di cross-country sa benissimo che sono veramente pochi gli obiettivi che riesce a raggiungere, il segreto sta nell'interpretarlo come una sfida per potersi migliorare.

Se riuscirete a far fronte ai problemi finora elencati potrete ritenervi piloti di cross-country, sia che abbiate percorso 100 km, sia che ne abbiate percorsi solo 10.

