

**Competizioni Internazionali di Volo a Vela: è necessario un cambiamento.
La proposta italiana.**

Ferrara 17 ottobre 2009

Presenti:

Leonardo Brigliadori (Presidente FIVV)

Manuele Molinari (Vice Presidente FIVV – Presidente Commissione Sportiva FIVV)

Alvaro de Orleans (Vice Presidente FAI)

Brian Spreckley (Vice Presidente IGC)

Gillian Spreckly (pluricampionessa mondiale di volo a vela)

Tilo Holigauss (Shempp-Hirth)

Hermann Trimmel (meteorologo)

Reiner Rose e Martin Petz (gestori OLC International)

Andrej Kolar (Naviter – See You)

Giorgio Ballarati (Commissario Tecnico Squadra Nazionale e Consigliere FIVV)

Gianni Spreafico (Consigliere FIVV)

Marco Malnati (Membro Commissione Sportiva FIVV)

I piloti: Margherita Acquaderni, Luciano Avanzini, Giorgio Galetto, Andrea Ferrero, Cristian Cuccoli e Marina Vigorito (delegato FAI/IGC).

Di seguito il testo della proposta:

Partiamo da un dato di fatto: negli ultimi anni si è assistito ad un aumento considerevole delle competizioni internazionali di alto livello: campionati del mondo, campionati europei, wag, campionati del mondo femminili, campionati del mondo juniores, gran prix di qualificazione, gran prix finali.

A ciò si aggiunga che le classi FAI sono aumentate addirittura a sette.

Vi è poi da considerare che la frequenza dei Campionati Mondiali e dei Campionati Europei è biennale.

A tali molteplici impegni internazionali molte nazioni tra cui anche alcune volovelisticamente di una rilevante importanza come l'Italia, non riescono più a far fronte, sia a causa del rilevante impegno economico che essi comportano, sia per la difficoltà di reclutare tanti piloti, che abbiano la necessaria disponibilità di tempo.

In sintesi: troppe gare e troppe classi!

Analizziamo quali sono le **conseguenze negative** di questa proliferazione:

- difficoltà economiche nella gestione delle squadre e dei piloti;
- svilimento dell'importanza delle competizioni internazionali più significative, come ad esempio i Campionati del Mondo (chi si ricorda i nomi di tutti gli ultimi Campioni del Mondo nelle diverse classi?);
- grande difficoltà nel reperire piloti di alto livello in grado di dedicare ogni anno una gran quantità del proprio tempo a tale attività (N.B. i piloti di volo a vela sono in massima parte dilettanti);
- difficoltà nel reperire candidature all'organizzazione di tali eventi;
- scadimento della qualità organizzativa degli eventi stessi.

Che cosa si può fare?

L'Italia vuole farsi promotrice di un'iniziativa volta alla razionalizzazione delle competizioni internazionali, nell'ottica di limitarne il numero, ma al tempo stesso di aumentarne il prestigio.

Noi pensiamo che sarebbe opportuno:

- limitare i Campionati del Mondo alle tre classi FAI tradizionali (standard, 15 metri e open) con l'aggiunta della classe 18 metri che tanto successo ha riscosso negli ultimissimi anni;
- portare la frequenza di Campionati del Mondo ed Europei a quattro anni, concentrando in un unico luogo lo svolgimento della competizione per tutte le classi;
- limitare il numero dei concorrenti in funzione del livello degli stessi, magari prevedendo un ranking per nazione e attribuendo un numero diverso di piloti in funzione della posizione della nazione nel ranking internazionale;
- prevedere competizioni internazionali diverse per le altre classi fai (Club, 20 metri biposti, PW5);
- istituire una sorta di Coppa del Mondo annuale su un circuito di 5/6 competizioni tra le più prestigiose d'Europa (ad esempio Rieti, Vinon, Hahnweide, etc.) con attribuzione di punteggi in funzione della posizione raggiunta in classifica

Inizia la tavola rotonda:

Prende la parola TH: la decisione di separare i mondiali fu presa per motivi di sicurezza perché diventava difficile trovare aeroporti abbastanza grandi da ospitare quattro classi, e per il pericolo dei roccoli, soprattutto prima della partenza. Dobbiamo decidere che tipo di pilota vogliamo vedere sul podio, che non necessariamente dipende dalla bravura e dall'esperienza del pilota stesso. Le varie tipologie di alianti hanno delle caratteristiche ben precise e spesso il pilota fa la sua scelta proprio basandosi su questo. La standard è caratterizzata da un volo tipicamente tattico. Il pilota della 15m vuole correre, il Grand Prix potrebbe essere la sua gara ideale. La 18m sta diventando la classe degli individualisti, quindi perché non dedicare loro esclusivamente le AAT? Che compra un libera vuole fare tanti chilometri. A questo punto, perché non differenziare le gare secondo la classe? I piloti saprebbero in anticipo che tipo di gara andranno a fare. Questo porterebbe anche a differenziare gli orari di partenza, e avere un "qualcosa" che accade in aeroporto per un tempo più lungo, che porterebbe forse maggiori spettatori. Il problema delle nostre gare tradizionali è che dal decollo all'atterraggio non accade praticamente nulla.

HT accoglierebbe con grande piacere una soluzione del genere, che diventerebbe una sfida interessante anche dal punto di vista meteorologico.

MM Chiede ai presenti un parere sulla proposta della World Cup, che porterebbe ad aumentare l'interesse dei media. L'idea è di prendere le 5/6 gare più significative a livello europeo ed assegnare un punteggio in base alla posizione ottenuta nelle classifiche generali delle varie gare.

AF Chiede quale sia la motivazione per istituire un circuito di gare e che tipo di vantaggio darebbe al pilota. Darebbe un più facile accesso alle gare internazionali?

BS Ci sono tre diversi tipi di soggetti correlati

1. l'IGC ha appena pubblicato il nuovo Codice Sportivo, l'Annesso A è stato rivisto, il ranking list IGC sarà uno strumento sempre più utile. Abbiamo finalmente una situazione stabile con regole chiare, apportare cambiamenti ora non avrebbe senso. Inoltre un cambiamento così radicale richiede almeno dieci anni di tempo.

2. Non si capisce la motivazione per ridurre il numero dei campioni. Non è quello che vogliono i piloti. Vediamo un considerevole aumento degli iscritti alle gare, al punto che il Bureau ha dovuto creare una regola per limitarne il numero. C'è ancora molto spazio per dei miglioramenti.
3. L'idea di TH è buona, anche se di difficile applicazione. Dobbiamo senz'altro usare le gare come veicolo promozionale dello sport. Per i prossimi eventi, agli organizzatori sarà chiesto di inserire nei BID le specifiche per la presentazione dell'evento.

BS inoltre suggerisce di unire più eventi, per riempire lo spazio tra decolli e atterraggi, prendendo spunto dall'esperienza dei WAG.

LB è d'accordo con questo ultimo punto.

MM chiede a AdO un parere della FAI.

AdO sottolinea che lui nella FAI oggi si occupa essenzialmente di cose amministrative e non sportive. La missione principale della FAI è di decidere come selezionare il migliore per ogni disciplina aeronautica, e a tal fine le varie Commissioni Sportive con molta fatica hanno scritto e fanno continuamente evolvere le loro regole.

Diverso il discorso della RedBull, che da alcuni anni ha sottoscritto un accordo con la FAI. In tutto il mondo, la RedBull organizza 8/10 gare di due giorni. Alla gara di Barcellona, alla quale il Vice Presidente FAI era presente, c'erano 400.000 spettatori per le prove e 600.000 per la finale. Gli sponsor pagano in base al numero di spettatori, e il pubblico vuole vedere qualcosa di interessante. La RedBull ha impiegato 10 anni per finalizzare questo prodotto, con uno staff giovane e motivato. Durante tutta la presentazione, circa il 20% delle riprese sono dedicate agli aerei, il resto alla gente. Gli aerei sono per lo show, ma i piloti sono per lo Sport, e lo Sport è un evento globale.

BS Il nostro è uno sport "vecchio", siamo troppo vulnerabili a causa degli spazi aerei, dei costi, del tempo. Siamo pressati da tante limitazioni.

AK si dichiara affascinato da pareri tanto autorevoli. Sicuramente SeeYou può fare molto in termini di divulgazione del Volo a Vela, è un programma che ormai hanno tutti.

LB è particolarmente soddisfatto del valore elevato della discussione ed evidenzia il grande problema di far partecipare alle gare piloti di alto livello.

GB affronta il problema della separazione degli eventi FAI, sottolineando il fatto che europei e mondiali delle classi non flappate sono inevitabilmente considerati un evento di serie "B", cosa che era abbastanza evidente a Rieti. Anche se da un punto di vista puramente sportivo non c'è differenza, perché il livello di esperienza è simile, parlando con varie persone è più volte venuto alla luce questa discriminazione. Inoltre è in disaccordo con la nuova regola di selezione dei piloti agli eventi FAI. E' più stimolante volare con pochi piloti famosi e di provata esperienza, che con tanti piloti sconosciuti provenienti da tante nazioni.

BS Il Bureau dell'IGC è orgoglioso di aver trovato una soluzione per salvaguardare gli interessi delle piccole Federazioni e dei paesi emergenti.

MM La FIVV non ha la pretesa di arrivare a conclusioni, ma discutere di questi problemi con persone tanto autorevoli è stato sicuramente un successo. Chiede nuovamente ai presenti se l'idea della World Cup, da ripetersi annualmente, potrebbe essere un'idea percorribile e chiede a BS se sarebbe disposto a supportarla.

BS chiede di andare più nel dettaglio.

MM su suggerimento di MV propone di istituire un gruppo di lavoro per stilare una proposta dettagliata.

BS rileva che non abbiamo molto su cui lavorare, e fa presente che questa idea non si discosta di molto da quella del circuito del Grand Prix. Anzi, propone all'Italia di organizzarne uno. Inoltre sottolinea l'importanza di avere regole semplici e chiare, che mettano al primo posto la sicurezza.

AF ritiene che si potrebbe utilizzare la proposta di TH e dividere le tipologie di gare in base alle classi.

BS fa presente che localmente si può organizzare quello che si vuole, e sperimentare nuove regole.

MM chiude i lavori ringraziando i presenti. La FIVV si assume l'incarico di preparare una proposta dettagliata da discutere, con l'apporto di AF. Chiede a MV di preparare una relazione, da tradurre in inglese per gli ospiti stranieri.

Caldonazzo, 20 ottobre 2009

Marina Vigorito