

QUADERNO DIDATTICO N°5

LO ZEN E L'ARTE DEL VOLO DI DISTANZA



LE CINQUE "S"

Seiri: Organizzazione (Vagliare)
Seiton: Ordinare (Strutturare)
Suso: Pulizia (Pulire a fondo)
Seiketsu: Standardizzazione
Shitsuke: Disciplina (Auto-disciplina)

Quasi senza eccezioni la prima domanda che mi chiedono sul mio aliante è: "Che cosa significa la scritta in deriva?". Di fatto è la medesima della registrazione, ZEN, semplicemente scritta in giapponese in carattere semi-corsivo. Ma molte poche persone indagano realmente sul perché io scelsi D-KZEN come registrazione.

Dato che la regolamentazione tedesca impone che tutti i motoalianti, alianti a decollo autonomo ed alianti con motore da sostentamento vengano registrati con D- Kxxx, e siccome D-KOOL era già stata assegnata ad un EB 28 di base a Dunstable, io scelsi D-KZEN. A parte una maliziosa voglia di sembrare eccentrico, c'erano sincere buone ragioni per quella scelta. C'è un doppio significato di Zen e Kaizen ed i concetti dietro queste parole caratterizzano il mio approccio al volo a vela – e non solo. Fu durante l'ultima stagione di un Safari Volovelistico in Sud Africa che questi concetti trattenuti inconsciamente si concretizzarono in modo da poter venire espressi in modo più chiaro.

Kaizen e pensiero agile e snello.

La parola Kaizen viene genericamente spesso tradotta come: continuo perfezionamento basato sulla conoscenza ed è parte del modo di pensare agile e snello.

Uno degli strumenti comunemente utilizzato per creare un pensiero agile e snello è quello di suddividere i processi dentro una mappa in flusso d'importanza, essenzialmente in un flusso molto più dettagliato di attività. Simili mappe sono in grado di fornire un riconoscimento più netto delle attività iper-complesse ed iterative ed aiuta nell'applicare le 5 "S" (vedere specchietto sopra). Il punto è che se i processi sono ben organizzati e standardizzati allora essi ricadono in una prevedibile routine, con nessun sconvolgimento ed una più alta efficienza.

OK, ma quale attinenza c'è con il volo a vela? Bene in poche parole, se si ha una sequenza di operazioni da fare per montare l'aliante questa fa sì che ci siano minori opportunità di fare errori, come non montare l'antenna di compensazione o caricare prima le ali che il ballast di coda. E se la sequenza è correttamente ordinata, allora si perderà meno tempo. Può sembrare piuttosto banale, ma un veloce ed efficiente montaggio significa meno fretta nel portare l'aliante in linea di decollo meno stress, e quindi avere maggior energia fisica per il volo.

In aria, volando, le cinque "S" significano volare in modo deciso ed automatico. Significa avere una strumentazione correttamente regolata e conoscenze su come impiegarla. Significa aver preparato l'aliante, studiato le cartine meteo, aver messo a posto il carrello (ed organizzato la squadra per l'eventuale recupero fuori campo), e studiato da cima a fondo il tema. Tutto questo libera completamente la mente in modo da renderla in grado di prendere decisioni. Sbarazzatevi di tutti quei pensieri inquinanti e distraenti circolanti nel vostro cervello e focalizzatevi sulle faccende critiche.

Eliminate lo spreco.

Un altro strumento è l'analisi degli sprechi. In ogni processo ci sono compiti essenziali con valore aggiunto, compiti essenziali senza valore aggiunto e sprechi. Spesso il miglioramento della massima efficienza mentale viene, non dall'eseguire i compiti essenziali più velocemente, ma dall'eliminare gli sprechi.

Nell'ambito industriale ci sono sette classici esempi di sprechi: spostamenti, scorte, sovra-produzione, costo eccessivo di lavorazione, tempi di attesa, modifiche e trasporto.

Io ho cercato di classificare gli sprechi nel volo a vela: dai due peccati mortali: spiralarne in discendenza o volare lenti nell'attraversarle; aggiungiamo ad esse: il non centrare rapidamente una termica; non rimanere centrati; far durare fino all'ultimo centimetro il girare in una termica sapendo che è già morta, uscire da una termica nella direzione sbagliata, o troppo lenti.

Io aspiro estirpare tali cattive decisioni, e questo si può fare facendo un'analisi post-volo tramite See-You per identificare gli errori.

Incrementare la velocità nel volo di distanza.

Il modo più facile (e classico) per incrementare la velocità nel volo di distanza è quello di migliorare la media del rateo di salita. Tagliare fuori i comportamenti spreconi e questo accadrà.

Il secondo metodo più avanzato di incrementare la velocità è quello di ottimizzare la rotta durante la crociera, trovando e sfruttando quelle linee di energia così da spendere meno tempo in salita spiralandolo. Questo richiede capacità mentale – così sarà di grande aiuto applicare un disciplinato approccio al volo a vela.

Talento contro capacità.

All'inizio, quando stanno ancora imparando a volare, alcuni piloti trovano di avere un talento naturale, ma la maggioranza di noi hanno imparato e sviluppato la capacità di coordinare l'occhio con la mano. Sebbene dopo qualche volo, la conoscenza dei meccanismi del volo diventa secondaria rispetto all'abilità di assorbire informazioni e prendere decisioni giudiziose.

All'inizio noi impariamo ad osservare la manica a vento prima di impostare un circuito, per accertarsi della direzione ed intensità del vento, per decidere la direzione d'atterraggio e con quale velocità.

Quando veleggiamo, noi impariamo a giudicare la posizione del nocciolo delle termiche sotto una nube, ed aggiustare il centro della nostra spirale per massimizzare il rateo di salita. Ancora, durante il volo di distanza, noi impariamo ad osservare le nubi, per giudicare dove la salita sarà probabilmente più forte in accordo con la rotta..

Il talento diventa secondario rispetto alle capacità acquisite combinate con l'esperienza.

Capacità mentale ed illuminate prestazioni.

Nel volo di distanza, la capacità decisionale è critica. Essa prende una considerevole capacità mentale per assorbire ed analizzare tutte le informazioni disponibili, confrontarle con la banca dati dell'esperienza, e poi prendere le appropriate decisioni.

Il creare la necessaria capacità mentale, particolarmente quando si è sottoposti ad un alto carico di lavoro, richiede di essere in un appropriato stato mentale. Questo è dove la psicologia dello sport e lo stato di Zen sfondano.

Ed oltre la creazione della capacità mentale, oltre che fidarsi del puro talento, capacità ed esperienza, la corretta combinazione delle condizioni fisiche, mentali ed emotive possono accrescere il livello delle prestazioni.

Soltanto occasionalmente io ho raggiunto questa illuminazione in volo (o Stato delle Prestazioni Ideale come lo definisce Jim Loehr), dove il mio volare sembrava impeccabile. Questo è difficile da descrivere se voi non avete sperimentato tale situazione, ma ogni cosa sembrava andare d'accordo con l'altra - se so che ci saranno 10 kts di vento sotto quella nube, allora so che essa lavorerà meglio nel blu - è come se il volo fosse scritto ed il pilota sia puramente un osservatore, aspettando che gli eventi accadano.

Lo Stato delle Prestazioni Ideale è caratterizzato dalla sensazione di calma e confidenza. E' impossibile raggiungere questo stato se ci sono sensi di fatica, insicurezza, paura, confusione od ira.

Lo stato di benessere fisico, mentale ed emotivo non possono essere isolati singolarmente dato che sono interconnessi. Essere fisicamente stanchi od affamati o disidratati significa essere mentalmente stressati e dal punto di vista emotivo depressi. Ed essere emotivamente eccitati tende ad indebolire le energie e condurre al letargo.

ZEN – RAGGIUNGIMENTO DI ILLUMINATE PRESTAZIONI

**Lo Zen è il raggiungimento del giusto atteggiamento mentale ed emotivo per ottenere il meglio dal mio volo a vela – e molto altro nella mia vita quotidiana.
Per me il concetto di Zen non è la tradizionale filosofia Buddista ma più una forma accresciuta della psicologia sportiva.**

Spiegazione sull'addestramento.

Qualche volta lo stato viene raggiunto attraverso la giusta combinazione di circostanze, ma Jim Loehr asserisce che i migliori sportivi raggiungono e mantengono l'accresciuto stato attraverso l'addestramento.

L'addestramento dovrebbe includere cicli di stress e recupero, che alcune volte viene chiamato "Teoria dell'onda". Senza stress, non c'è accrescimento. Senza recupero c'è l'esaurimento nervoso. Un livello di stress mantenuto basso non è tensione né recupero.

Il corretto livello di stress mentre ci si esercita va oltre la zona di benessere ma non oltre la barriera (mentale) della sofferenza.

Come piloti noi siamo abituati all'addestramento, ma di solito limitato alle capacità mentali come termicare in modo efficace. Molti o la maggior parte dei piloti (me incluso) evitano l'addestramento fisico e trascurano l'addestramento emozionale.

E' la combinazione di condizioni fisiche, mentali, ed emozionali, e come interagiscono tra loro, che permettono più alti livelli di prestazione, di conseguenza durante l'addestramento tutti e tre gli elementi devono venire considerati.

MOTIVAZIONI

Dal mio punto di vista, capire le motivazioni che spingono al volo è importante, perché così è possibile massimizzare il piacere del volo. Ciò dovrebbe essere ovvio, se io sono felice di volare, allora volo meglio. Le motivazioni variano enormemente, così è vitale essere consapevoli. Per ultimo tu sei un pilota, tu devi avere fiducia in te ed essere in grado di prendere le tue decisioni.
Conosci te stesso, vola il tuo volo, vivi la tua vita.

Pervenire all'illuminazione.

Come si fa a pervenire a questo stato illuminato? Io posso solo dire quello che funziona con me.

A terra io mi sento stressato e non concentrato se non sono ben organizzato, da ciò l'applicazione delle cinque "S". Facendo la lista delle cose da fare, posso occuparmi prima delle cose importanti e momentaneamente scartare quelle irrilevanti. Questo può sembrare essere molto clinico ma l'organizzazione mi fa sentire la situazione sotto controllo, e la cosa aiuta a calmarmi ed a rilassarmi.

Se c'è una questione che causa distrazione, frustrazione o collera, o con forza la relego come una bassa priorità (a patto che non necessiti venire affrontata immediatamente), o mi dedico ad essa. Una questione può causare uno sproporzionato livello di frustrazione se è la goccia che fa traboccare il vaso. I problemi devono venire affrontati finché sono ad un livello gestibile.

In volo io faccio una distinzione tra problemi ed errori. Tutti facciamo errori, la reale differenza è come rispondiamo ad essi. In volo, mi sento molto tranquillo a riguardo degli errori, al punto di ridere di me stesso quando li faccio.

OK. Io non voglio fare lo stesso errore due volte, così la chiave è imparare dagli errori, non rimproverarmi. Dopo tutto, la storia non può venire riscritta od un errore non fatto. Ma imparare dalla storia e non ripetere gli errori.

Ad un punto basso voi come reagite?

Negativamente, con frustrazione ed impazienza?

O positivamente, con divertimento ed apprendimento?

Non fissarsi sul passato; concentratevi sul futuro.

I problemi sono enigmi che devono venire individuati e risolti. Esempio: se le termiche sembrano deteriorarsi – ed io sono sicuro che non è soltanto la mia capacità nel termicare - allora quale è il motivo?

E' cambiata la massa d'aria?

C'è l'interferenza di un sistema ondulatorio?

C'è una gioia genuina nel risolvere il puzzle. Io li considero come problemi esterni astratti.

Talento e capacità non sono reali sostituti dell'esperienza (ricordatevi: solo le prime 10.000 termiche sono le più dure – di Chris Rollings) così io provo e volo ogni volta che è utile – ma non volo per incrementare semplicemente le ore di volo. Volare in condizioni difficili è un investimento per quei momenti difficili che troverete in tutti i voli di distanza. Volare in condizioni facili è ideale per tentare di incrementare la vostra velocità nei voli di distanza. Per parafrasare Jack Nicklaus: "io sono fortunato e più metto in pratica, più fortunato sarò",