

Dane Dickinson, Soaring NewZealand

Az AAT feladat problémái

Néhány évvel ezelőtt egy neves versenyző egyszer azt mondta nekem, hogy az AAT olyan mint a lottó. Megkapod a szelvényed és vagy nyersz vagy nem, de többnyire inkább az utóbbi. Akkor még nem értettem a hasonlatát, de az utóbbi szezonok alapján már látom, mire is célzott. Szeretném megosztani veletek a tapasztalataimat és bemutatni, hogy az AAT feladat miként növeli a szerencse faktort és ezzel hogyan értékteleníti el a verseny végső eredményét.

A jó öreg zártpályás feladat: A legjellemzőbb versenyfeladat, amikor egy előre megadott útvonalon, adott pontokat kell érintenie a pilótáknak. Minden pontot érinteni kell és a győztes az lesz, aki ezt a leggyorsabban tudja teljesíteni. Egy szokványos versenyfutásról van szó.

Ugyan ez nem mindenkinek ideális, ám mégis az elmúlt 50 évben ez lett a leginkább elfogadott teljesítménymérési módszer. A feladat kiírása és a pontozási rendszer a következő képességet igyekszik számszerűsíteni: technikai felkészültség, repülőgép vezetői és vitorlázó tudás, az időjárás ismerete, hatékony repülés (pl. sebesség és útvonal választás), mentális képességek, ahogy George Moffat is jellemezte az "erős győzni akarás".

Fontos azonban megjegyezni, hogy vannak olyan paraméterek is, amit kifejezetten kizárni igyekszünk. Ilyen a helyismeret és a szerencse. Ha olyan időjárási körülmények között versenyeztetjük a pilótákat, ami csak több száz helyi repült óra segítségével értelmezhető, az nagyon sportszerűtlen lenne a vendég pilótákkal szemben. Ha a szerencsefaktort szándékosan alkalmaznánk, akkor olcsóbban is megoldhatnánk: kockán kidobnánk a győzteseket. De vajon hogy is viszonyul ezekhez az AAT?

A területi feladat: Az AAT egy viszonylag új találmány, ami homlokegyenes ellentettje a hagyományos versenyzésnek. Ahelyett, hogy egy merev útvonalat követelne meg, a pilóták nagyobb területeket (jellemzően köröket) kapnak és egy minimum repülési időt. A győztesnek érinteni kell minden szektort és arra kell törekednie, hogy végül nagyobb átlagsebességet érjen el, mint a társai. De nem beszélhetünk versenyfutásról, hiszen menet közben nem lehet felmérni a versenytársak egymáshoz viszonyított pozícióját. Olyan, mintha a rallyversenyzőket elküldenénk a pusztába, hogy adott idő alatt igyekezzenek a lehető legnagyobb átlagsebességet elérni. Ez biztosan nagyon érdekes lenne, de nem igazán tudnánk meghatározni belőle, hogy ki a leggyorsabb vezető. Oké, de akkor mégis milyen előnyei vannak az AAT-nak?

Sokszor azt hozzák fel, hogy segít a versenyszervezőknek, hogy több versenynapot hozzanak ki a bizonytalan időjárásból, viszonylag kevés terepreszállással. Ahogy látni fogjuk, ez nem egy valós érv az AAT mellett. A másik jelentős érv, hogy csökkenti a bolyrepülést és ezzel igényli a pilóták egyéni döntéshozatalát. Továbbá, hogy handicappelt versenyen jól működik és a kezdő pilóták is nagyobb eséllyel érnek haza. Az AAT előnye vitathatatlan, ha a bolyozást és svancolást tekintjük, ugyanis sokkal több döntést kell meghozni a pilótáknak a levegőben. De vannak-e ennek hátrányai?

Az AAT egyértelműen több felkészülést és nagyobb terhelést jelent repülés közben is. Azért is hátrányos, mert tovább bonyolítja az amúgy is nehezen követhető versenyt (sok versenyző, de akár sportbíró is nehezen érti meg). Ezekről eltekintve végül is nagyobb probléma nincs vele.

Viszont eddig még nem néztük meg, hogy miként is alkalmazzák az AAT-t. Gondoljunk bele a következő tipikus AAT-s helyzetekbe:

Homogén helyzet: Egyenletes terep és légköri viszonyok. Ez az amiért a 90-es években létrehozták az AAT-t. Ez az a helyzet amit megcélozott a volt világbajnok Brian Speckley, az AAT atyja.

A kb. 50 AAT feladatból amit eddig repültem talán ha 5 vagy 6 volt ilyen. Sok ausztráliai feladatot tudnék felidézni, ami ilyen volt. A mezőny eléggé szétoszlott, és a győztes az volt aki nagyon precízen és legrámenősebben nyomta kezdettől a végéig. Furcsa módon a legtöbb feladatkiíró igyekszik elkerülni az AAT-t ilyen viszonyok között és jellemzően a zártpályás feladato t(RT) választják.

A másik tipikus helyzet amikor **nagy teljesítménybeli eltérések** vannak a versenyzők gépei között (Nimbus4 - Ka6). Ilyenkor jellemzően egy nagy területtel igyekeznek biztosítani, hogy mindenki a technikájának megfelelő távolságot repülhesse. Ha nem így lenne, akkor vagy túl rövid feladatot adnának vagy éppen túl sok lenne a terepezés.

Sok ilyen feladatot repültünk az Angol Tengerentúli Bajnokságon (angolok átugranak a spanyolokhoz, hogy jó időt is lássanak;). Az egységes időjárású helyzethez hasonlóan ezek a feladatok is jól működtek, csupán a nagy teljesítménykülönbséget nem kedveltem (véleményem szerint a HC nélküli verseny a legfair-ebb megoldás).

Meghatározott útvonal menten kiírt AAT-k: Tipikusan hegyi viszonyok között fordul elő, ahol a feladat jellemző energiavonalakat érint (pl. gerincek). A pilóták az ésszerűséget követve ezeken a vonalakon repülnek. Hasonló helyzet alakulhat ki akár síkvidéken is, amikor az erős szélnek köszönhetően a felhőutak dominálnak. Ezek a helyzetek a hagyományos zártpályás feladatra hasonlítanak, mindenki nagyjából ugyanazt az útvonalat repüli, a bolyozás és a versenytaktika döntő jelentőségűek lehetnek. Jellemzően igen érdekesek ezek a számok, de nem igazán jelent előnyt a hagyományos zártpályás feladattal szemben. Tulajdonképpen semmi előny nem jelenik meg, amit az AAT-től várnánk, nem lesznek kisebb bolyok és nem sarkall az egyéni repülésre sem.

A nagyon gyenge időjárás: Sajnos, ha gyenge időt jósolnak, a feladatkiíró gyakran AAT feladatot választ, azt remélve hogy majdcsak valahogy megoldják a feladat végigrepülését és a hazajutást. Ugyan a termikeket nehezebb előre látni, de abban bíznak, hogy a szabad útvonalválasztás segíti a pilótákat abban, hogy közülük néhányan mégiscsak teljesítsék a kiírt feladatot.

De valóban ez az amit el szeretnénk érni? Ha az időjárás reménytelenül gyenge és nem is tervezhető, akkor a versenyzők jellemzően csak vakon nekiindulnak, abban reménykedve, hogy majdcsak belebotlanak egy termikbe. Mivel az AAT szétoszlattja a mezőnyt egy elég nagy területen, az a néhány, aki végül hazaér, nagyrészt a szerencséjének köszönheti a feladat teljesítését. Furcsa módon, ebben az esetben a zártpályás feladat jobban segítené a mezőnyt, hogy mindenki hazaérjen. Ugyanis a bolyozással nőnek az átlagsebességek és a néhány szerencsésen megtalált termiket megosztják egymással. Ilyenkor az AAT egyetlen előnye akkor jelentkezik, ha az időjárás váratlanul beerősödik és így még ekkor sem lesz túl rövid a feladat.

Egy másik fontos tényezőt is meg kell említenünk ezzel a helyzettel kapcsolatban. Van ugyanis egy olyan mondás, miszerint “a versenyeket a gyenge napokon lehet elveszteni vagy megnyerni”. Elég gyakran a legjobb pilóták végeznek az élmezőnyben, de azért mégis számos eset volt, amikor elég váratlan rangsor alakult ki ilyen helyzetben. Nem tudom megállni hogy úgy spekuláljak, hogy ez csupán ” zaj” a pontozási rendszerben, és érdemes lenne bevezetni egy minimum átlagsebességi szintet, mondjuk 70km/órát, ami alatt nem lehet megnyerni egy számot. De az egy másik téma lenne...

A szerencsejátékos eset: Sajnos ez a helyzet túl gyakran fordul elő. Jellemzően a rossz látási viszonyok és instabil időjárási helyzetben alakul ki. Egyik esetben sem lehet igazán előre látni, hogy miként alakul az időjárás (akárcsak a lottónál, senki nem tudhatja előre a számokat). Az AAT ekkor a szabadon választható útvonallal igencsak beviszi a szerencsefaktor a pontozásba.

Ilyen napokon az első szektort elérve sokszor felmerül a megválaszolhatatlan kérdés: menjek tovább vagy forduljak meg? A fő probléma, hogy nincs elegendő információ a kérdés megválaszolásához. Rossz látási viszonyokkal vagy zivatarveszélyes helyzetben nem lehet előre tudni, hogy gyengül-e az idő az utolsó szektorban. Hosszan folytatódik-e a felhőutam a szektorban? Lesz-e vihar az utolsó szektorban? Merre fog megjelenni a zivatar? Mi van a vihar mögött?

Néhányan úgy vélik, hogy a legjobb válasz a bizonytalanságra ha jó mélyen berepülünk az első szektorba. Ez a fegyver kétélű, ugyanis ha túl korán fordulunk, idő előtt érhetünk haza, ám sokszor a késői fordulás azt jelenti, hogy egyáltalán nem érünk haza. Ha nem látsz 10 km-nél messzebb és nincs információd az előtted alakuló időről, akkor lehetetlen kivonni a szerencsefaktor a AAT feladatból.

A hagyományos feladat pont ellentétesen működik ilyen helyzetben. Mivel ugyanazon a kurzuson kell repülni, hasonló problémákkal kell megküzdeniük és a legjobb pilóta fogja legjobban kihasználni a lehetőségeket. Sajnos sokan úgy gondolkodnak, hogy az AAT az ilyen gyenge időkre való, pedig úgy vélem, hogy gyakran jobb lenne, ha ilyenkor nem is írnának ki feladatot egyáltalán.

Záró gondolatok: Itt Új-Zélandon nagyon szerencsések vagyunk, hogy a természeti adottságainknak köszönhetően sikerült távol maradnunk az AAT szerencsejátéktól. A nagyon eltérő típusokkal repülő versenyeken kívül nem sok előnye van az AAT feladatoknak és ezért úgy gondolom, hogy a lehető legritkábban kellene alkalmazni.

Van azonban egy olyan helyzet, ami miatt sajnálnám, ha az AAT eltűnne. Ez pedig az, amit Gavin Wills fejlesztett ki a hullámos helyzetekre. Ilyenkor kisebb (5 km-es) szektorokat használnak egy jellemzően nagy területen, ezáltal kombinálják a zártpályás és a területi feladat előnyeit. Ilyenkor a pilóták a fej-fej melletti versenyre koncentrálnak, úgy hogy nem kell egy 500m-es hengerrel küzdeniük erős ellenszélben vagy a hullám merülőoldalán.

Végül had jegyezzem meg, hogy a szerencsefaktor nem feltétlenül hátrányos a versenyzésben. Sokszor ez teszi érdekessé a dolgokat, újra és újra felforgatva a tabellát. Véleményem szerint az AAT-vel túllőttünk a célon, az eredmények félrevezetőek lehetnek (legalábbis a csúcskategóriákban). Egy következő cikkben statisztikai analízissel is igyekszem alátámasztani az AAT-ről alkotott véleményemet.