

## Πηγή PG Forum

### “How to set good tasks” by Tom Payne

#### PHILOSOPHY : TASKS SHOULD BE SAFE, FAIR AND FUN.

(Μετάφραση Ραπάνου Γ. /2018)

Αυτό το άρθρο του Tom Payne παρουσιάζει οδηγίες για το σετάρισμα τασκ σε αγώνες Α/Π RACE TO GOAL Υπογραμμίζω ότι οι οδηγίες αυτές απηχούν την φιλοσοφία ότι τα αγωνιστικά τασκ θα πρέπει να είναι ΑΣΦΑΛΗ-ΔΙΚΑΙΑ και ΕΥΧΑΡΙΣΤΑ Στο άρθρο αυτό εξηγώ γιατί αυτή η φιλοσοφία είναι η σωστή και δίνω πρακτικές οδηγίες για το πώς μπορούμε να το επιτύχουμε αυτό ταυτόχρονα αναγνωρίζοντας τα συχνά λάθη στο σετάρισμα των τασκς. Στόχος είναι να προωθηθεί το καλό σετάρισμα των τασκ μέσα από τα οποία αφ ενός θα προβάλλεται και θα αποδεικνύεται η αξία των αγώνων αποστάσεων και αφ ετέρου θα ενθαρρύνουν/εμπνέουν κάθε πιλότο να θεωρεί την ανάπτυξη των αγωνιστικών δεξιοτήτων του ως ένα σημαντικό και φυσικό μέρος της εξέλιξής του σαν πιλότο.

#### **ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥ ΤΑΣΚ**

Στόχος κάθε αγωνιστικού τασκ είναι να επιτρέπει στους πιλότους να τεστάρουν τις ικανότητές τους έναντι κάθε άλλου συμμετέχοντα. Οι πιλότοι πετάνε αγώνες για διάφορους λόγους Ένας νέος πιλότος ψάχνει για προκλήσεις, ένας απλά καλός πιλότος ψάχνει για ένα πεδίο στο οποίο μπορεί να αποδείξει τις ικανότητές του σε ένα κοινό αλλά οι πολύ καλοί πιλότοι βλέπουν τον αγώνα σαν μια ευκαιρία να μάθουν και να και να εκτείνουν τα προσωπικά τους όρια του τι μπορούν να κάνουν με το Α/Π.

Ένα καλό τασκ θα δώσει την ευκαιρία σε κάθε πιλότο κάθε επιπέδου να πετύχουν τους στόχους τους Με αυτή την οπτική υπάρχουν 3 καθοριστικές πτυχές ενός καλού τασκ:

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ:** το αλεξίπτωτο πλαγιάς είναι ένα εγγενώς επικίνδυνο άθλημα και αυτό εντείνεται περισσότερο στον «πυρετό» ενός αγώνα. Ένα καλό τασκ εξασφαλίζει ότι οι πιλότοι δεν είναι πιθανό να βρεθούν σε άσκοπο κίνδυνο για την επίτευξη των στόχων τους.

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ.** Η βασική αρχή των αγώνων είναι ότι οι πιλότοι συγκρίνονται μεταξύ τους. Αυτή η σύγκριση είναι έγκυρη μόνο εάν υπάρχει μια συμφωνημένη βάση, είτε πρόκειται για επιλογή απογείωσης, καιρικές συνθήκες, διαδρομή ή -ιδεατά- και τα τρία. Άλλες μορφές αγώνων Cross Country, πχ OLC LEONARDO κτλ. αν και έχουν πολλά πλεονεκτήματα είναι μια κακή μέθοδος σύγκρισης των πιλότων, επειδή εξαρτώνται τόσο από τον τόπο κατοικίας του κάθε πιλότου όσο και από τη διαθεσιμότητά του να πετάξει στις καλύτερες μέρες του καιρού.

**ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗ.** Ένα καλό ΤΑΣΚ είναι αυτό στο οποίο κάθε πιλότος προσγειώνεται έχοντας επιτύχει το στόχο του, όποιος κι αν είναι, είτε έχει αποδείξει την ικανότητά του είτε έχει μάθει. Απόδειξη ότι ένα τασκ είναι καλό είναι εκείνο για το οποίο οι πιλότοι συζητούν για ώρες μετά, χρησιμοποιώντας φράσεις όπως «ποτέ δεν είχα βρεθεί εκεί πριν!», «ήταν σπουδαίος αγώνας!» και «ποτέ φανταζόμουν ότι ήταν δυνατό!».

### **ΣΗΜΑΔΙΑ ΕΝΟΣ «ΚΑΚΟΥ» ΤΑΣΚ**

Μπορούμε να «μυριστούμε» τα συστατικά ενός κακού τασκ

**ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.** Οι αγώνες χρησιμοποιούνται συχνά ως “βιτρίνα” για πτητικούς προορισμούς και συχνά οι ντόπιοι θέλουν να αποδείξουν στον κόσμο ότι μεγάλες πτήσεις (συνήθως μετρημένες σε δεκάδες ή εκατοντάδες χιλιόμετρα) μπορούν να γίνουν στην περιοχή τους. Αυτό οδηγεί σε τασκ που είναι ή ακατάλληλα για τον πραγματικό καιρό, ή ακατάλληλα για τους πιλότους που συμμετέχουν ή και τα δύο. Φράσεις που το μαρτυρούν: «μπορούμε να πετάξουμε σήμερα τόσο μακριά όπως ...»

Υπάρχει μια φιλοσοφία ότι οι καλύτεροι πιλότοι είναι εκείνοι που μπορούν να πετάξουν στις πιο ακραίες συνθήκες. Αν και είναι αλήθεια ότι μόνο οι πολύ ικανοί πιλότοι είναι σε θέση να επιβιώσουν σε ακραίες συνθήκες, η πραγματικότητα είναι ότι η μεγάλη πλειοψηφία των πιλότων που είναι παρόντες σε έναν αγώνα στην καλύτερη περίπτωση είναι απίθανο να απολαύσουν μια τέτοια πτήση. Οι φράσεις-κλειδιά είναι "αλλά οι πιλότοι δεν θα πάνε ευθεία, θα πετάξουν σε άλλη πορεία ..."

### **ΚΑΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΠΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

Σε πολλές περιοχές υπάρχουν οι κλασικές πτήσεις που μπορεί να γίνουν. Το να γίνονται αυτές οι κλασικές πτήσεις αγωνιστικές είναι συχνά λάθος, για διάφορους λόγους:

- αυτές οι διαδρομές είναι συνήθως εφικτές σε "κανονικές, καλές" μέρες, αλλά κατά τη διάρκεια ενός αγώνα κάποιος προσπαθεί να πετάξει ΧC κάθε μέρα

- Τέτοιες διαδρομές συχνά απαιτούν μικρή λήψη αποφάσεων και ως εκ τούτου παρέχουν λίγες ή καθόλου ευκαιρίες μάθησης.

Ενδείξεις: αν ακούσουμε: "αυτό είναι ένα κλασικό" και "κάνουμε πάντα αυτό".

**«Η ΦΑΝΤΑΣΙΩΣΗ» ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ ΚΑΙΡΟΥ** Συχνά το να πετάξουμε την κλασική πτήση της περιοχής, το «όνειρο» του κατάλληλου καιρού προκύπτει όταν η επιτροπή τασκ επέλεξε ένα τασκ για τον καιρό που ....θέλει, όχι τον καιρό που έχει!. Αυτό τυπικά χαρακτηρίζεται από ένα φιλόδοξο τασκ που συνοδεύεται από φράσεις όπως "αλλά οι συνθήκες θα βελτιωθούν πιθανώς και αν δεν κάνουμε τουλάχιστον Χ τότε θα φανούμε ανόητοι". Μερικές φορές αυτό λειτουργεί, αλλά εξίσου συχνά δεν συμβαίνει.

Προσπαθώντας να υπάρξει ισορροπία μεταξύ ενδιαφέροντος και εφικτού τασκ είναι εύκολο να οριστεί ένα τασκ που απαιτεί από τους πιλότους ικανότητες καλού θερμικαρίσματος και χρήσης της επιτάχυνσης στο φουλ αλλά αγνοεί τη λήψη αποφάσεων.

## **ΑΣ ΤΟ ΚΑΝΟΥΜΕ ΣΩΣΤΑ**

Υποθέτοντας ότι η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΑΣΚ έχει κατανοήσει ότι ένα τασκ πρέπει να είναι **ασφαλές, δίκαιο και ευχάριστο**, υπάρχουν τρεις βασικοί παράγοντες που καθιστούν ένα καλό τασκ:

**ΣΩΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ:** Ένα καλό τασκ παρέχει άφθονες ευκαιρίες στους πιλότους να συγκρίνουν τις πτητικές δεξιότητές τους, αλλά χωρίς να εξουθενώνονται. Συχνά ο τελικός αγώνας για το γκολ ξεκινά μόνο 20-30 χιλιόμετρα πριν το γκολ και δεν έχει σημασία αν οι πιλότοι έχουν πετάξει 20 χιλιόμετρα, 100 χιλιόμετρα ή 200 χιλιόμετρα πριν από αυτό! Τα συστήματα βαθμολόγησης χρησιμοποιούν τις παραμέτρους του ονοματικού χρόνου και της ονοματικής απόστασης για να εξασφαλίσουν ότι το τασκ θα δίνει πολλές ευκαιρίες στους πιλότους να διαφοροποιήσουν τους εαυτούς τους, χωρίς ακραίες υπερβάσεις

Ο πιλότος που είναι μπροστά στο τασκ μετά από πέντε ώρες ήταν πιθανώς ήδη μπροστά και στις τρεις ώρες, οι επιπλέον δύο δεν του προσθέτουν τίποτα εκτός από κόπωση. Κατά τη γνώμη μου, το βέλτιστο μέγεθος τασκ είναι περίπου δύο ώρες για τους ταχύτερους πιλότους, πράγμα που σημαίνει ότι οι για τους πιο αργούς θα διαρκέσει τέσσερις με πέντε ώρες.

**ΒΑΘΜΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ:** Ένα καλό ΤΑΣΚ δεν προτείνει προφανείς διαδρομές. Αντ' αυτού, προκαλεί τους πιλότους με αρκετές επιλογές χωρίς προφανή καλύτερη επιλογή! Αξίζει να σημειωθεί ότι, εφόσον το τασκ είναι επαρκούς διάρκειας και ενδιαφέροντος, τότε η απόσταση δεν αποτελεί ένδειξη καλού τασκ. Ένα τασκ 60 χλμ. διάρκειας δύο έως τριών ωρών με τρεις ενδιαφέρουσες αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν είναι ένα πολύ καλύτερο τασκ από ένα 160 χλμ. με τρεις ενδιαφέρουσες αποφάσεις που διαρκεί πέντε με οκτώ ώρες. Σκεφτείτε την ποιότητα όχι την ποσότητα.

**ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΔΥΣΚΟΛΙΑΣ:** Ο κατάλληλος βαθμός δυσκολίας είναι απαραίτητη συνιστώσα κάθε καλού τασκ. Ωστόσο, ένας δύσκολος πυλώνας ήδη στο πρώτο μέρος του τασκ δεν πετυχαίνει τίποτα άλλο εκτός από την απογοήτευση των πιλότων που δεν το καταφέρνουν. Στο ιδανικό τασκ η δυσκολία αυξάνεται σταδιακά, εξασφαλίζοντας ότι όλοι οι πιλότοι επιτυγχάνουν να πετάξουν μια απόσταση ανάλογη με την ικανότητά τους.

## **ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ**

Κατά την δημιουργία ασφαλών, δίκαιων και ευχάριστων τασκ, υπάρχουν κάποιες βασικές ευθύνες που η Επιτροπή τασκ πρέπει να αναλάβει:

**Η ΕΥΘΕΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΣΚ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ:** Οι πιλότοι πετώντας θα ακολουθήσουν το βελάκι στο GPS τους. Οι νικητές κερδίζουν κάνοντας τη συντομότερη διαδρομή - την ευθεία γραμμή - και να μην αργήσουν. Βάλτε δυσκολία στην πορεία του τασκ, αλλά όχι κίνδυνο. Ένας πιλότος που ακολουθεί το βελάκι του GPS μπορεί να «πατώσει», αλλά δεν πρέπει ποτέ να αναγκαστεί να προσγειωθεί σε επικίνδυνες συνθήκες όπως πχ. τα υπήνεμα

**ΤΟ ΤΑΣΚ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΧΕΔΙΑΖΕΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΩΝ ΠΙΛΟΤΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΠΕΤΑΧΤΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 75% ΤΩΝ ΠΙΛΟΤΩΝ:** Αυτό εξαρτάται βέβαια σε μεγάλο βαθμό από τον ανταγωνισμό, αλλά όλοι οι πιλότοι πρέπει να αισθάνονται ότι έχουν μια δίκαιη πιθανότητα να φτάσουν στο γκολ με το αλεξίπτωτο που πετάνε. Ο ορισμός του κατάλληλου επιπέδου πιλότου εξαρτάται από το επίπεδο του αγώνα. Σε έναν καλό αγώνα FAI 2 θα πρέπει να είναι δυνατό το γκολ με ένα EN C. Σε διεθνείς αγώνες-κριτήρια θα πρέπει να είναι δυνατό το γκολ με ένα EN D ενώ σε ένα Παγκόσμιο Κύπελλο το τασκ είναι σχεδιασμένο για CCC πτέρυγες. Ένα καλό σημάδι ότι οι σχεδιαστικές επιλογές της ET είναι σωστές είναι όταν οι πιλότοι με πτέρυγες χαμηλής κατηγορίας φτάνουν στο γκολ, αν και πολύ πιο αργά από τους γρήγορους πιλότους με τα αγωνιστικά.

#### **ΧΡΟΝΟΙ ΤΟΥ ΤΑΣΚ**

**ΑΝΟΙΓΜΑ «ΠΑΡΑΘΥΡΟΥ»:** Το παράθυρο ανοίγει είναι όταν οι πιλότοι αρχίζουν να απογειώνονται. Μέχρι αυτό το σημείο η E τασκ είναι ελεύθερη να προσαρμόσει το τασκ στις συνθήκες. Μόλις ανοίξει το παράθυρο, είναι δυνατή η αλλαγή του τασκ μόνο εάν δεν έχουν απογειωθεί πιλότοι, οι πιλότοι στον αέρα δεν μπορούν να αλλάξουν το τασκ στο GPS τους. Ιδανικά, το Window Open θα πρέπει να ανοίγει σε στιγμή που οι πιλότοι γνωρίζουν ότι θα μπορέσουν να παραμείνουν ψηλά, αλλά πριν διαπιστώσουν ότι θα πιάσουν και την βάση. Αυτό από την μια αποτρέπει τους πιλότους να αισθάνονται ότι άργησαν, να αγχώνονται και να βιάζονται στην απογείωση, κι από την άλλη δεν «τιμωρεί» και τους πιλότους που επιλέγουν να απογειωθούν νωρίς. Αυτό είναι βασικά θέμα σωστής κρίσης, και δεν υπάρχει τίποτε καλύτερο από έναν Διευθυντή Αγώνα που γνωρίζει τέλεια την περιοχή του αγώνα. Ωστόσο, ως γενικός κανόνας, είναι καλή ιδέα να ρυθμίσετε το χρόνο ανοίγματος του παραθύρου όσο το δυνατόν νωρίτερα, όταν φυσικά είστε βέβαιοι ότι το τασκ που έχετε ορίσει είναι το καλύτερο για την συγκεκριμένη μέρα.

**ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ –AIR START :** Το χρονικό διάστημα ανάμεσα στο άνοιγμα του του παραθύρου απογειώσεων και του Air και Start είναι κρίσιμο. Πρέπει ο χρόνος να είναι αρκετός ώστε να δοθεί σε όλους τους σοβαρούς πιλότους η ευκαιρία να απογειωθούν και να βρεθούν στην βάση (ανώτερο ύψος)στη γραμμή εκκίνησης κατά το air start αλλά δεν πρέπει να είναι τόσο πολύς που οι πρώτοι που απογειώθηκαν να «τιμωρούνται» από την υπερβολική κόπωση. Γενικά οι πιλότοι που απογειώνονται μέχρι και 30 λεπτά μετά το άνοιγμα των απογειώσεων λογικά θα έχουν καλό ύψος για το air start. Η μικρή

χρονική απόσταση ανάμεσα στο άνοιγμα του παράθυρου και το air start θα επιφέρει άγχος στον πιλότο, αφού θα έχει στην διάθεσή του μόνο 15 λεπτά να πιάσει το μέγιστο ύψος για να ξεκινήσει καλά τον αγώνα του. Ο σωστός χρόνος φυσικά εξαρτάται από την τοποθεσία του αγώνα, τις καιρικές συνθήκες και τον αριθμό / επίπεδο των πιλότων που συμμετέχουν.

**ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ:** Αυτό γίνεται όταν αρχίζει ο αγώνας. Οι συνθήκες μπορεί να είναι αδύναμες, αλλά πρέπει να είναι κατάλληλες για πτήσεις XC. Ως ακαθάριστος οδηγός, αυτή είναι η στιγμή που οι πιλότοι θα πρέπει να είναι στην βάση με την προσδοκία να βρεθεί ένα καλό θερμικό για να κάνουν το πρώτο μεγάλο glide. Σε περίπτωση αμφιβολίας, θα πρέπει από νωρίς οι πιλότοι να ενθαρρυνθούν να τη μέγιστη χρήση της ημέρας, γνωρίζοντας ότι ο αγώνας διεξάγεται με τις δυσχερότερες προσδοκίες.

**ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΓΚΟΛ / ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ / ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ:** Υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των τριών χρόνων του τασκ, αλλά η θεμελιώδης σκέψη είναι η ίδια: όλοι οι πιλότοι πρέπει να είναι είτε στο γκόλ ή να προσγειώνονται αφού έχουν προσπαθήσει. Είναι ένας σημαντικός συνδυασμός ασφάλειας και δικαιοσύνης. Πρέπει ο αγώνας να τελειώνει αρκετά αργά ώστε όλοι οι πιλότοι να έχουν μια δίκαιη ευκαιρία (ειδικά όσοι πετάνε με πιο αργές πτέρυγες), αλλά αρκετά νωρίς ώστε εάν ένας πιλότος έχει πρόβλημα, να υπάρχει αρκετός χρόνος για να ξεκινήσει μια επιχείρηση έρευνας και διάσωσης. Ως γενική οδηγία, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον μιάμιση ώρα πριν το ηλιοβασίλεμα. Εάν οι συνθήκες αναμένεται να επιδεινωθούν κατά τη διάρκεια της ημέρας, τότε μπορεί να είναι πολύ νωρίτερα, εφ' όσον ένα καλό ποσοστό των πιλότων είχε μια δίκαιη ευκαιρία να ολοκληρώσει το τασκ.

#### **ΤΙ ΚΑΝΕΙ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΥΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΧC ΠΤΗΣΕΙΣ**

Η βασική διαφορά μεταξύ των αγώνων και της πτήσης XC είναι ότι οι πιλότοι XC θα επιλέξουν τις μέρες με τον καλύτερο καιρό ενώ σε έναν αγώνα θα πετούν XC κάθε μέρα, για μια ολόκληρη εβδομάδα - ακόμη κι αν οι συνθήκες δεν ευνοούν το XC . Επίσης η πτήση XC είναι συνήθως για ένα ή πολύ λίγα άτομα ενώ ένα αγωνιστικό τασκ στέλνει 100+ φίλους πιλότους με διαφορετικού επιπέδου δεξιότητες, στον αέρα. Αυτό σημαίνει ότι το αγωνιστικό τασκ είναι γενικά μικρότερο σε απόσταση από ό, τι μπορεί να επιτευχθεί με έναν καλό χειριστή XC την μέρα αυτή. Αυτό είναι για μερικούς απογοητευτικό αλλά και τα δύο το XC και ο αγώνας - θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως δύο επικαλυπτόμενοι αλλά διαφορετικοί τρόποι, για να επιτύχει ένας πιλότος πολύτιμους για την εξέλιξή του στόχους.

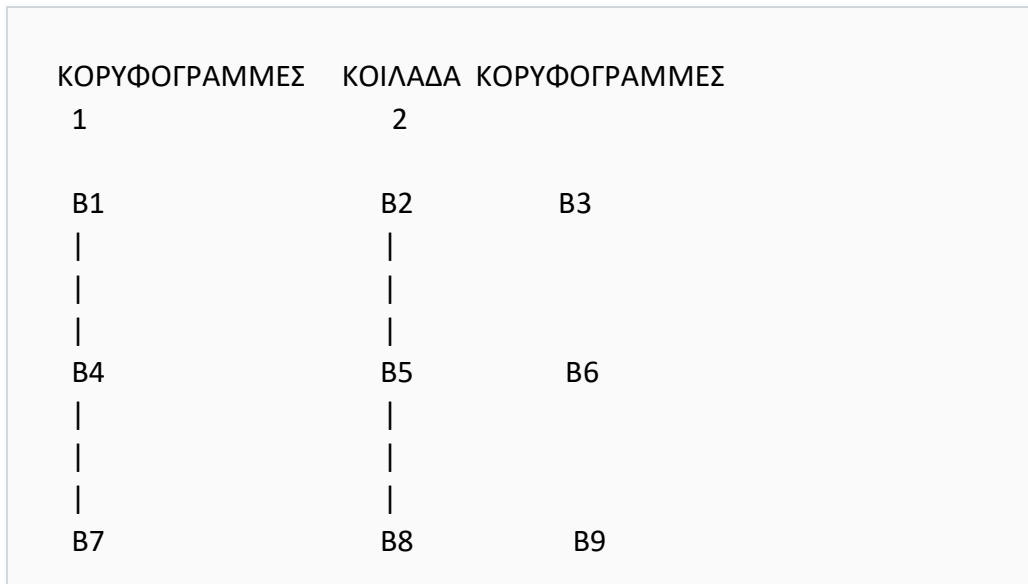
Περισσότερα παρακάτω ακολουθούν για την γεωμετρία του τασκ των τασκ με ατομικό χρόνο, τους πυλώνες πριν το air start, την ασφάλεια των πυλώνων, την αντιμετώπιση μιας πλήρους εβδομάδας αγώνα και του τρόπου επιλογής της επιτροπής τασκ.

#### **ΡΙΣΚΟ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ**

Ένας πιλότος αγώνων κατανοεί με πού διαφορετικό τρόπο το ρίσκο από έναν απλό πιλότο. Οι απλοί πιλότοι μιλούν για φυσικούς κινδύνους που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα. Για τους σκοπούς αυτού του άρθρου, θα ονομάσω αυτόν τον "ρίσκο της ασφάλειας", για παράδειγμα, είχα πολλές αναταράξεις όταν βρέθηκα στα υπήνεμα. Όταν οι πιλότοι αγώνων μιλάνε για κίνδυνο, εννοούν κίνδυνο το να χάσουν χρόνο ή να μην φτάσουν στο γκολ. Θα ονομάσω αυτό τον "ρίσκο του τασκ", για παράδειγμα εξοικονομώ χρόνο επιλέγοντας να μην τερματίσω ένα θερμικό και έτσι παίρνω το ρίσκο να χάσω περισσότερο χρόνο για να ανεβώ τόσο ψηλά όσο χρειάζεται στο επόμενο. Το ρίσκο της ασφάλειας θα πρέπει να αποφεύγεται, ο ρίσκο του τασκ είναι αυτό που κάνει τα τασκ ενδιαφέροντα!

### ΦΤΙΑΧΝΟΝΤΑΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΤΑΣΚ

Ενδιαφέροντα ΤΑΣΚ είναι αυτά που είναι σαφώς εφικτά να ολοκληρωθούν αλλά δεν είναι προφανής στους πιλότους η καλύτερη διαδρομή. Δίνουν στους πιλότους πολλές ευκαιρίες να πάρουν τα ρίσκα τους. Οι νέοι πιλότοι XC τείνουν να προτιμούν τασκ με προφανείς διαδρομές πράγμα που τους επιτρέπει να επικεντρωθούν στην επίτευξη στόχου τους στο γκολ δηλ (newbies). Οι πιλότοι αγώνων από την άλλη προτιμούν και αυτοί τα τασκ με τις προφανείς διαδρομές για να επικεντρωθούν στο να πάρουν γρήγορα ύψος και να τρέξουν με την μέγιστη επιτάχυνση, σε σχέση με τους άλλους. Για το λόγο αυτό, μια καλή ιδέα είναι να ορίσετε ένα τασκ στο πρώτο μέρος του οποίου η διαδρομή είναι προφανής ενώ στο δεύτερο μέρος του η διαδρομή δεν είναι προφανής αλλά απαιτεί τακτική και σωστές επιλογές. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ:



Εδώ οι κορυφογραμμές είναι φυσικές, ή ισοδύναμα, γραμμές ανοδικών όπως πχ οι γραμμές σύγκλισης. Οι κλασικές διαδρομές XC τείνουν να τις ακολουθούν.

Για παράδειγμα, απο το St André les Alpes προς Dorimillouse και επιστροφή είναι B7 - B1 - B7. Οι κλασικές διαδρομές XC από το St Marcel στη Γαλλία είναι B4 - B7 - B1 - B4.

Παραδείγματα βαρετών τασκς

B1 - B7 - B1: αυτό ακολουθεί μια προφανή γραμμή κορυφογραμμής, δεν υπάρχουν επιλογές.

B4 - B6: αυτό είναι ελαφρώς καλύτερο, καθώς περιλαμβάνει μια μετάβαση-διάσχιση, αλλά υπάρχει μόνο ένα σημείο από όπου θα περάσουν οι πιλότοι.

Παραδείγματα τασκ με ενδιαφέρον:

B1 - B9: εδώ η επιλογή της διαδρομής δεν είναι προφανής: οι πιλότοι μπορούν να επιλέξουν τότε να περάσουν από την κορυφογραμμή A στην κορυφογραμμή B.

B2 - B8: αυτό είναι ένα πολύ ενδιαφέρον τασκ: όχι μόνο οι πιλότοι πρέπει να επιλέξουν από πού να φύγουν από τις κορυφογραμμές, αλλά έχουν και την επιλογή να ακολουθήσουν είτε την κορυφογραμμή 1 είτε την κορυφογραμμή 2, ή ακόμα και να πετάξουν κατά μήκος της κοιλάδας.

## EXAMPLE AREAS

Ronaldino, Colombia: this area corresponds almost exactly to the geometry above with take off is at B4. The World Cup set some interesting tasks here, for example:

B4 - B7 - B6 - B2 (Task 1 at the 2011 World Cup)

B4 - B8 - B6 - B2 (Task 2 at the 2011 World Cup)

St Jean de Montclar (FR): this is basically a single ridge site. Take off is at one end of a ridge (B3). Example good tasks are:

B3 - B5 - B8 - B3

B3 - B8 - B2 - B6 - B2

St André les Alpes (FR) is possibly the best paragliding competition destination on the planet, thanks to its complex terrain and reliable weather, and has multiple ridge lines. Take off is halfway along a line of reliable lift, i.e. B6. Good tasks set at the British open include:

B6 - B2 - B8 - B2 - B6

B6 - B3 - B7 - B6

Κατά την δημιουργία τασκ μην ακολουθείτε τις κορυφογραμμές αλλά να επιλέξετε τις διαγώνιες μεταβάσεις στις κορυφογραμμές ή χρησιμοποιήστε πυλώνες στην κοιλάδα.

## ELAPSED-TIME TASKS

Τα elapsed-time tasks δεν αρέσουν στην πλειοψηφία των πιλότων αγώνων και είναι δύσκολο να οριστεί ένα τέτοιο τασκ που να είναι πραγματικά δίκαιο και ως εκ τούτου

θα πρέπει να τεθεί ως έσχατη λύση σαν τελευταία επιλογή. Σε γενικές γραμμές, elapsed-time tasks πρέπει να ορίζονται μόνο όταν η απογείωση είναι τόσο μικρή ώστε να μην είναι δυνατό να απογειωθούν όλοι οι πιλότοι εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και όταν οι καιρικές συνθήκες προβλέπεται ότι θα είναι σταθερά αδύναμες για όλη την ημέρα.

### **ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΟΡΙΣΤΕΙ ΤΑΣΚ ELAPSED TIME**

**ΒΕΛΤΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ:** Εάν η πρόβλεψη δίνει βελτιούμενες καιρικές συνθήκες τότε οι πιλότοι που θα απογειωθούν αργότερα θα έχουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα. Ένα τέτοιο τασκ δεν είναι δίκαιο. Είναι δικαιότερο να οριστεί ένα τασκ race to goal αργότερα μέσα στη μέρα.

**ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΥΝΩΝΟΝΤΑΙ :** Αν οι καιρικές συνθήκες αναμένεται να επιδεινωθούν, οι πιλότοι που ξεκινούν νωρίς θα έχουν ένα πλεονέκτημα. Αυτό δεν είναι αναγκαστικά πρόβλημα, αρκεί η απογείωση να είναι αρκετά μεγάλη ώστε όλοι οι πιλότοι να είναι ελεύθεροι να επιλέξουν την στιγμή της απογείωσής τους, αλλά κανονικά είναι καλύτερο να οριστεί ένα σύντομο race to goal τασκ με πρώιμη λήξη.

**ΜΙΚΡΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ:** Αυτό που κάνει δίκαια τα Elapsed time tasks είναι ότι κάθε πιλότος μπορεί να επιλέξει τον χρόνο που θα απογειωθεί. Σε μικρές απογειώσεις όμως αυτό σταματά να συμβαίνει: μπορεί κάποιιοι πιλότοι να αναγκάζονται να ξεκινήσουν νωρίτερα από ό, τι θέλουν ή θα επέλεγα με μεγάλο κίνδυνο να πατώσουν, ή συχνότερα, οι πιλότοι που έχουν επιλέξει την κατάλληλη στιγμή αλλά έχουν κολλήσει σε ουρά στην απογείωση.

Τα Elapsed time είναι σπάνια δίκαια τασκ. Υπενθυμίζοντας τη φιλοσοφία ότι τα τασκ στους αγώνες πρέπει να είναι ασφαλή, δίκαια και ευχάριστα, αν δεν είναι δυνατόν να τεθεί ένα δίκαιο τασκ τότε είναι καλύτερο να μην οριστεί τασκ, εφ' όσον έχουν γίνει άλλα τασκ στον αγώνα.

### **ΠΟΛΥΚΟΣΜΙΑ ΠΡΙΝ ΤΟ START**

Το κλασικό πρόβλημα σε αγώνα πριν το start είναι ο συνωστισμός. Έχουν αναπτυχθεί διάφορες τεχνικές για τη διάχυση των πιλότων πριν και κατά την έναρξη του τασκ. Αυτές είναι:

**ΜΙΚΡΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ WINDOW OPEN ΚΑΙ AIR START:** αυτό κάνει πραγματικά το τασκ να ξεκινάει από το έδαφος. Οι πιο έμπειροι και με αυτοπεποίθηση πιλότοι τείνουν να ξεκινήσουν νωρίτερα, οι λιγότερο έμπειροι τείνουν να συγκρατηθούν. Επομένως, ο συνωστισμός μειώνεται. Αυτή η τακτική είναι πολύ κατάλληλη για μικρούς αγώνες όπου συμμετέχουν πιλότοι με ποικιλία χειριστικών επιπέδων ή αν η απογείωση είναι αρκετά μεγάλη ώστε να επιτρέπει στους πιλότους να ξεκινήσουν την στιγμή που θέλουν. Στην περίπτωση των μεγάλων αγώνων, είναι δίκαιο



μόνο εάν η απογείωση είναι αρκετά μεγάλη για να επιτρέψει στους πιλότους να ξεκινήσουν όταν το επιθυμούν, αλλιώς είναι άδικο.

### **ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΑ ΣΤΑΡΤ ΚΑΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΤΑΡΤ**

Ο στόχος των απομακρυσμένων εκκινήσεων ή κάποιων πυλώνων πριν το start είναι να δοθεί στους πιλότους κάποια επιπλέον απόσταση για να πετάξουν πριν ξεκινήσει ο αγώνας. Αυτό ρυθμίζει αρκετά την πολυκοσμία. Όσο οι πιλότοι που ξεκινούν μέχρι 30 λεπτά μετά το άνοιγμα του παραθύρου στην απογείωση μπορούν να φτάσουν στην γραμμή εκκίνησης εγκαίρως τότε αυτό είναι λογικά δίκαιο. Αυτή η τακτική μπορεί να ενοχλήσει τους λιγότερο έμπειρους πιλότους που μπορεί να πατώσουν πριν φτάσουν στη γραμμή εκκίνησης, αλλά είναι μια καλή στρατηγική σε αγώνες υψηλού επιπέδου.

**ΜΕΓΑΛΕΣ –ευρείες ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ:** Πολύ συχνά ο καλύτερος τρόπος για να μειωθεί η πολυκοσμία είναι να δημιουργήσετε μεγαλύτερο και ισάξιο χώρο για την εκκίνηση -start. Οι πιλότοι θα εξαπλωθούν αυθόρμητα κατά μήκος της γραμμής εκκίνησης ανάλογα με την τακτική που έχουν στο μυαλό τους. Μερικά παραδείγματα:

### **ΜΕΓΑΛΟΙ ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ τύπου ENTER:**

Ο μεγάλος κύλινδρος air start τύπου ENTER εξασφαλίζουν μεγάλες και ισορροπημένες γραμμές εκκίνησης δίνοντας στους πιλότους αρκετές περιοχές για να περιμένουν πριν την εκκίνηση. Στην ιδανική περίπτωση, οι πιο μακριά από την απογείωση πιλότοι θα έχουν ίσως ένα μικρό πλεονέκτημα, για παράδειγμα να είναι ελαφρώς πιο κοντά στον πρώτο πυλώνα από εκείνους που ξεκινούν αργότερα. Αυτό ενθαρρύνει τους πιλότους να διασκορπιστούν κατά μήκος της γραμμής εκκίνησης.

### **ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ τύπου EXIT**

Ένας προσεκτικά τοποθετημένος κύλινδρος EXIT μπροστά από την κορυφογραμμή με ένα πρώτο πυλώνα στην κορυφογραμμή μπορεί να προσφέρει μια μακρά και ισορροπημένη γραμμή εκκίνησης. Ο κύλινδρος EXIT είναι τοποθετημένος έτσι ώστε οι πιλότοι που περιμένουν πιο κοντά στο πρώτο πυλώνα να ξεκινούν πιο μακριά από την κορυφογραμμή και επομένως μακρύτερα από την αξιόπιστη άνοδο της πλαγιάς. Πιλότοι που περιμένουν πιο κοντά στην κορυφογραμμή ξεκινούν πιο μακριά από τον πρώτο πυλώνα. Αυτό μπορεί να είναι πολύ αποτελεσματικό, ιδιαίτερα επειδή η χρήση ενός κυλίνδρου EXIT συνήθως κρατάει τους πιλότους στον κύλινδρο πριν από την έναρξη του αγώνα και επομένως μακριά από την κορυφογραμμή.

**ΕΝΑΡΞΗ ΣΕ ΜΕΤΑΒΑΣΕΙΣ:** Βάζοντας το start σε μια μετάβαση, δηλ. όπου δεν υπάρχει αξιόπιστη άνοδος, είναι ένας άλλος αποτελεσματικός τρόπος μείωσης της

συνωστισμού. Κάποιοι πιλότοι θα πάνε νωρίτερα προς το start, άλλοι θα διστάσουν και θα παραμείνουν στην ασφάλεια της ανόδου.

### **ΜΕΡΕΣ ΜΕ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗ:**

Ο ορισμός τασκ σε μέρες με αναστροφή, είναι πολύ δύσκολος. Υπάρχει λίγος χώρος για να διασκορπιστούν οι πιλότοι και τα θερμικά είναι συχνά σπασμένα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα πολυκοσμία στο start και στρεσαρισμένους πιλότους που δίνουν μάχη για την άνοδο. Επειδή οι καιρικές προβλέψεις δεν είναι πάντα ακριβείς μερικές φορές η αναστροφή σπάει νωρίς – και είναι εύκολο να βιαστούμε στην επιλογή ενός τασκ με κριτήριο την υπαρκτή αναστροφή. Άλλες πάλι ημέρες η αναστροφή είναι χαμηλότερη από την αναμενόμενη, και βάζοντας μακρινούς πυλώνες το τασκ γίνεται μη πραγματοποιησιμο και η αγωνιστική μέρα χάνεται.

Βασικοί παράγοντες κατά τον ορισμό τασκ σε ημέρες με αναστροφή είναι:

- όλοι οι πυλώνες πρέπει να είναι αρκετές εκατοντάδες μέτρα κάτω από την αντιστροφή (όχι πυλώνες σε υψηλό υψόμετρο)
- αποφύγετε την πολυκοσμία, ειδικά στο START
- εξετάστε το ενδεχόμενο να οριστεί ένα elapsed time τασκ με μια τελευταία ώρα έναρξης

### **ΕΠΙΛΕΓΟΝΤΑΣ ΤΑΣΚΣ ΣΕ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟ ΑΓΩΝΑ**

Στην ιδανική περίπτωση όλες οι ημέρες είναι καλές - συγκρίνουμε πιλότους, όχι ημέρες. Μερικές φορές ο καιρός δεν παίζει μπάλα και καταλήγετε με λίγες καλές μέρες στην εβδομάδα του αγώνα. Αξιοποιήστε τες στο έπακρο.

Η κόπωση των πιλότων είναι ένας σημαντικός παράγοντας ασφάλειας. Οι ξεκούραστοι και χωρίς άγχος πιλότοι έχουν πολύ λιγότερα ατυχήματα από τους κουρασμένους και αγχωμένους. Πέρα από το γεγονός ότι δεν ορίζουμε τασκ με άσκοπα ρίσκα, ο καθορισμός του σωστού ρυθμού για την εβδομάδα του αγώνα (ενώ, βεβαίως, διασφαλίζουμε ότι δεν χάνονται ευκαιρίες πτήσης), είναι πολύ σημαντικός για τη διεξαγωγή ενός ασφαλούς αγώνα.

Ένας καλός κανόνας είναι ότι θα πρέπει να περιορίσετε τις αγωνιστικές ώρες το ανώτερο σε 50 ώρες την εβδομάδα, υπολογίζοντας τον χρόνο από το πρωινό briefing έως ότου έχουν κάνει check-in στην γραμματεία, κατεβάσει το GPS και είναι ελεύθεροι. Αν αναμένετε να πετάτε κάθε μέρα, αυτό σημαίνει περίπου τρεις ώρες καθημερινής πτήσης και περίπου 20 ώρες πτήσης συνολικά. Εάν υπάρχει αναγκαστική διακοπή και

ανάπαυση λόγω κακοκαιρίας, μπορείτε φυσικά να έχετε μερικές ημέρες μεγαλύτερης διάρκειας.

#### **ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ:**

ST ANDRÉ: ενημέρωση 9 π.μ., στην απογείωση 11πμ, παράθυρο ανοιχτό 12μμ, έναρξη αγώνα 1μμ, προσγείωση 4μμ, περισυλλογή μέχρι τις 5μμ, λήψη αρχείου GPS μέχρι τις 6μμ. Σύνολο: 9 ώρες. Πάνω από πέντε ημέρες από αυτό ( $5 * 9 = 45$ ) θα οδηγήσει σε κόπωση τους πιλότους.

PIEDRAHITA: ενημέρωση 9am, στην απογείωση 11πμ, παράθυρο ανοιχτό 12μμ, προσγείωση 5μμ, περισυλλογή στις 7μμ, πίσω στην γραμματεία μέχρι τις 9μμ, λήψη στοιχείων GPS μέχρι τις 10μμ. Σύνολο: 13 ώρες. Περισσότερες από τέσσερις ημέρες σε αυτό το πρόγραμμα, ειδικά αν οι ημέρες είναι διαδοχικές, θα οδηγήσει σε κουρασμένους πιλότους!

ST JEAN: μεταφορά 11 π.μ., παράθυρο ανοίγει 1μμ, προσγείωση στις 4μμ, περισυλλογή μέχρι τις 5μμ, κατέβασμα πτήσης από το GPS στις 6μμ. Σύνολο: 7 ώρες. Με 7 συνολικά αγωνιστικές ώρες ανά ημέρα, είναι εφικτή η εκτέλεση έξι ή επτά τασκ σε εβδομαδιαίο αγώνα.

Σε γενικές γραμμές, οι πιλότοι θα χρειαστούν οκτώ ώρες ύπνου και τέσσερις ώρες για φαγητό, μπίρα. Αυτό αφήνει δώδεκα ώρες για δραστηριότητες ανταγωνισμού. Δώδεκα ώρες ημερησίως για τον αγώνα είναι το ανώτατο όριο: οτιδήποτε περισσότερο από αυτό και θα χρεωθείτε την κόπωση των πιλότων που πρέπει να ανταποδώσετε σε ημέρες ανάπαυσης / κακοκαιρίας ή μικρά τασκ στην συνέχεια.

#### **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Τα τασκ πρέπει να είναι ασφαλή, δίκαια και ευχάριστα.

Κάθε τασκ πρέπει να προτείνει μια προφανή πορεία στην αρχή και να δυσκολεύει αργότερα. Σκεφτείτε τις διαγώνιες πορείες.

Περιορίστε την εβδομάδα του αγώνα σε 50 ώρες - δηλαδή περίπου 20 ώρες πτήσεων την εβδομάδα.

Κάνετε τα τασκ ενδιαφέροντα δίνοντας στους πιλότους επιλογή για το ποια διαδρομή θα ακολουθήσουν.