

Tapasztalatok és tanácsok a 2008-as MVK értékelés ürügyén nem csak Sportbíróknak
(második, bővített kiadás)

1. Hibák emberi mulasztásból, nem odafigyelésből:
 - a. 14 napos illetve OLC feladási határidő túllépése.
 - b. Nevezési díj befizetés elmulasztása. Sajnos akadt olyan befizetés, amire nem írták rá, kinek a nevezési díja. Olyan is volt, hogy az összegyűjtött díjak mellé csak a feladó neve lett felírva. Többen ráírták a neveket, de csak a postán náluk maradó szelvényre, az elküldöttre nem.
 - c. Eredeti vagy ha szükséges, a taszkolt file feltöltésének elmulasztása.
 - d. WGS 84, helyi idő, megfelelő szektor beállításának hiánya.
2. Deklarálási problémák:

Az MVK-ban minden feladathoz deklarálni kell a pilóta nevét, a gép típusát, azonosítóját, az útvonalhoz legalább egy indulási és egy érkezési pontot. Sok távnál még ez is hiányzott. Felszállás, leszállás, fordulópontok deklarálása nem feltétlen szükséges!
3. Céltáv deklarálás:

Céltáv feladat akkor értékelhető, ha az induláson és az érkezésen kívül valamennyi fordulópont is előzetesen deklarálva van és azok a deklarált sorrendben vannak teljesítve. Sebesség értékelésű a feladat, ha a deklarált táv be van fejezve. Terepleszállás, motorindítás esetén maradhat céltáv, de csak a távolságra kap pontot.

Ebben az esetben a pilótának kell eldönteni, hogy akkor jár-e jobban, ha marad az eredeti repülés, vagy leadja szabad távként, további pontokat „taszkolva” hozzá, akkor a távolság nő, de 10% levonásra kerül. Ha sokat kacszózott az útvonalon, akkor lehet, hogy megéri. Céltáv értékeléshez semmiféle utólagos „taszkolás” nem szükséges és nem lehetséges!!!
4. Szabad távrepülés:

Nem azonos az OLC vagy a Szabad Rekord „szabadságával”. Az MVK-ban a szabad távnál is előírás az indulási pont és sebességi értékeléshez az érkezési pont „szabályos” érintése. A „taszkolást” úgy kell végrehajtani, hogy ezek ne változzanak és az útvonalon kell keresni maximum 5 db útvonalpontot. A berepült távolság a max. hat szár együttes hossza, az indulási és érkezési ponttól mérve.
5. Az indulás és érkezés szektora:

Ez a szektor mindig az 500 m sugarú kör, cylinder (beállítása: 180°) A távolságot a kör közepétől kell mérni, az idő viszont a körből való kilépés/belépés ideje. A szárakat nem kell rövidíteni 1 km-el, mint rekordnál, vagy jövőre a vizsgáknál, tehát a „reduce legs” ablakban ne legyen pipa! FAI szektor, vonal nem jó, mert a „szabad repülés” lehetősége miatt nincs előre meghatározott ki/berepülési irány, azt utólag „taszkoljuk” hozzá. Ha ebben a körben nincs pont, az szektorhiba. Növeljük meg az értékelésnél a kör sugarát 1 km-re. Ha ebben van pont, akkor 50 pont levonás hibaként, de a kilépési, belépési idő változása miatt picit jobb lesz az átlagsebesség, ez normál! Ha ebben sincs pont, nincs indulás(nulla pont) vagy érkezés(távolsági értékelés)!
6. Fordulópontok szektora:

Céltáv repülésnél egységesen minden fordulópontot az 500 m sugarú cylinderben kell érinteni a szárak rövidítése nélkül! Fordulópontonként 50 pontért keresztezhetünk az 1 km sugarú körön is, ha abban sincs pont, akkor csak szabad távként értékelhető a repülés!

Szabad táv repülésénél a fordulópontoknak nincs szektora, azok csak tényleges útvonalpontok lehetnek. Ezek kikeresését nevezzük „taszkolásnak”! Erre kétféle módszert ajánlunk, de a kettő keverése igen sok hibát okozott!
7. Assigned Area (AA) beállítás szabad távra taszkolás után:

Bármelyik módszer alkalmazása esetén sem szabad elfelejteni taszkolás után átállítani a feladatot „Versenyfeladat”-ról „Assigned Area” feladatra! A „Versenyfeladat” beállításban ugyanis a távolságot a körök középpontjától számolja a program, míg szabad táv esetén a tényleges

megrepül útvonalpontok távolságát kell figyelembe venni. Az AA feladat számításánál pedig pont az történik, hogy az indulást, érkezést az 500 m sugarú kör középpontjától számolja a program, de a többi pontot a most már tetszőleges sugarú körben levő pontok közül keresi ki a leghosszabb távolság érdekében. Ez persze a körök helyzetétől függően lehet hosszabb is vagy rövidebb is, mint amit a „Versenyfeladat” kiad. OLC optimalizálás esetén nem nagyon változik, mert az eleve a megfelelő útvonalpontokat keresi ki, de akkor is át kell állítani.

8. Taszkolás körökkel:

Ha a repülés nagy területet fed át, nem „sátirozás” a reptér körül, akkor ránézésre lehet látni, hogy kb. hol érdemes a max. 5 útvonalpontot keresni. Nem kell ezt pontosan meghatározni, mert a köröket tetszőlegesen nagyobbíthatjuk, AA feladatra állításnál meg a program kikeresi a leghosszabb útvonalat. (Mint az ilyen versenyfeladatoknál, csak ott előre kiírja a Sportbizottság a köröket, itt meg utólag kell repülésenként „taszkolni”)

Ha nagyjából látjuk, hol vannak ezek a területek, akkor a Feladat szerkesztése opcióban sorban a kiválasztott terület közelében levő, adatbázisunkban szereplő pontokat szűrjük be a táblázatba a deklarált indulás és érkezés közé. A SeeYou mindig a kijelölt pont fölé nyitja az új ablakot, tehát sorban mindig az Érkezést kell kijelölni és aztán kattintani a Beszúráásra. Ha nincs a közelben megfelelő pont, akkor a kurzorral kereshetünk pontot és az „Útvonalpont itt” opcióval is beszúrhatjuk, de be is pötyöghetjük a koordinátákat, nevet is adhatunk a pontnak, vagy sorszámot ízlés szerint. Ezután a „Megfigyelési zónák, szektorok” ablakban egyenként növeljük a kiválasztott fordulópontok körül a körök sugarát úgy, hogy a kiválasztott, megfelelőnek tűnő útvonalrészt tartalmazza. Ügyeljünk arra, hogy az indulás/érkezés szektora 500 m sugarú maradjon és ne legyen bepípálva a „reduce leg” négyzet. Most már csak át kell állítani a feladatot AA-ra és a program kikeresi a megrepült leghosszabb távolságot.

Ne felejtjük el az eredményt menteni, mert kezdhethetjük előlről, ha csak bezárjuk! Az új file nevét a program automatikusan kiegészíti a pilóta nevével, ez jelzi, hogy taszkolt file-ról van szó.

9. Taszkolás az OLC optimalizálás segítségével:

Ha a pilóta ugyanazon az útvonalon többször is megfordult, „sátirozott” nagyon nehéz kiigazodni rajta, Ebben az esetben (is) használható az OLC optimalizálás, de fokozott körültekintéssel. Az OLC semmiféle deklarált pontot nem vesz figyelembe. Ezért általában a deklarált indulást és érkezést kihagyja, az indulás elé és az érkezés után is szerkeszt pontokat. Ez csak akkor látható, ha a Tartalommal (Copy) megjelenítjük és kinagyítjuk a részeket, de látható a fordulópontok listáján is. Sok így érkező feladatot kellett törölni! A feladat az indulás érkezés visszaállítása az előbb írt módon a Szerkesztés menüben, továbbá az indulás előtti és érkezés utáni pontok törlése. Ez a helyreállítás néha nagyobb munka, mint az előző módszer, de ha a repülés áttekinthetetlen, célravezető. lehet.

Az a kombináció is jó, hogy az OLC optimalizálás által kiadott pontok közül az indulás érkezés közé eső pontokat jegyezzük fel és ismételt megnyitás után ezeket szűrjük be az eredeti deklarált indulás érkezés közé az előző pont szerint.

Hibát okoz még az OLC speciális távolság algoritmus a szárak rövidítése miatt, de nem biztos, hogy ez jelentős mértékű.

Ne felejtjük el az AA-ra átállítást és a Mentést sem.

10. Deklaráció érvényessége:

Ezek az eredeti file-ra kötelezőek, a taszkolás után már nem!

Az előírások szerint az eredeti file-okon a Deklaráció érvényes feliratnak kell megjelenni. Az áttaszkolás általában az adatsoron a rögzítés végére kerül, jól látszik. Ha a loggerben a szektorok nem az MVK előírásai szerinti hengerre voltak beállítva, mert pl. a pilóta koszorúfeladatnak is akarja a távot, és a Sportbíró az eredeti file-on átállítja a szektorokat, ennek a nyoma is megmarad és a Deklarációt esetleg, az Integritást biztos érvényteleníti, a feladatot törölnünk kell. Ezzel szemben az MVK feladáshoz az MVK szabályok szerint számolt (hengeres) indulási/érkezési időt kell beírni. Szabad táv esetén ez nem jelent problémát, az eredeti file-t változatlanul töltsétek fel, a szektorok beállítását a taszkolással egyidőben javíthatjátok, így a

feladáshoz megfelelő adatok jelennek meg a taszkolt file-on. Céltáv esetén viszont csak egy file van feltöltve, ez pedig mindig maradjon az eredeti! (Ld. még Integritás problémák) A pontos feladáshoz állítsátok be helyesen a szektorokat, írjátok be az indulási és érkezési időt, a távolságot, de ne a módosított file-t, hanem mindig az eredetit töltsétek fel! Az ellenőrzésnél mi is átállítjuk, ha kell, ez nem probléma, de a feltöltött file maradjon sértetlen!

Érvénytelen a deklaráció akkor is, ha annak rögzítési ideje a felszállás után van. Loggerfile esetén ez csak áttöltési hibából, vagy utólagos „korrekcióból” adódhat, elég ritkán fordul elő. Megvizsgáltuk a SeeYou Mobil által készített file-okat. (Ennek statisztikai feldolgozásához külső segítséget kaptam, ezúton is köszönöm a lelkes teamnek, akik reklamáció helyett nekiálltak és kiderítették a hibák okait!) A régebbi verziók a deklaráció idejét következetesen a start utáni percre adják, azaz a PDA-ban rögzített deklarációt a GPS kapcsolat megjelenése után kb. 100 km/órás gépsebességnél töltik át az IGC formátumba. Ez néha 2 órával későbbi időpont, ha a rögzítés UTC-ben marad. Ezeket az „érvénytelen” repüléseket természetesen elfogadtuk. „Érvényes deklarációt” is találtunk, de ezekben az esetekben többnyire a PDA saját órája „back up” hiba vagy más okból késett vagy állt! (Volt 2 éves késés is!) Ezeket a hibákat úgy lehet megelőzni, ha GPS kapcsolat és szinkron beállítás mellett deklaráltok!

Nem elfogadható viszont, ha a deklaráció ideje a leszállás után van! Néhány ilyen találtunk, valószínűleg egy érdekes kísérlet eredményei voltak, hogy lehet a Mobil programot megspórolni autós logger és adatgyűjtő használatával, majd később asztali SeeYou barkácsolásával.

11. Integritás problémák:

Az eredeti file-oknak meg kell felelniük a loggergyártók által kiadott, többnyire DOS-os programmal végezhető integritás ellenőrzésnek. Ezekkel is sok probléma volt.

- a. Sok hibásat találtunk azok között, amelyeket Mobilinterneten tölthettek fel, vagy a Sportbiztos az OLC-ről visszatöltött file-t tette fel az MVK ONLINE-ra.
- b. Felhívom a figyelmet, arra, hogy az MVK ONLINE csak Internet Explorel böngészővel működik megfelelően, „garantáltan”!
- c. Azoknál a loggereknél, amelyek eredetileg nem IGC, hanem pl. LXN, FIL vagy CAI kiterjesztésű file-okat adnak, célszerű ezeket feltölteni és nem az IGC konverzió utáni, mert az átalakítás nem mindig tökéletes.
- d. Több gyártó a fejlesztések során az ellenőrző programot is módosítja és nem mindegyik jó mindegyik loggerhez. (pl. Volkslogger). Javasolnánk, hogy a pilóták a loggerjükhöz kapott ellenőrző programjukkal feladás előtt ellenőrizzék a távjaikat és ha náluk rendben van az integritás, akkor töltsék csak fel. Ha ezeket mi később integritás hiba miatt töröljük, akkor kérjük a saját programjukat megküldeni számunkra, mert nem mindig tudjuk a spec. loggerek típusváltozatait követni.
- e. A FAI loggerek mechanikus védelemmel is el vannak látva, ha Dr. Kíváncsi Fáncsi belenéz a dobozba és aztán visszacsukja, sok érvénytelen repülést és drága gyári javítást eredményez.

12. Várható változások:

- a. Már az első feladás feltétele lesz a Nevezési díj befizetése.
- b. Várhatóan függetlenítjük az elfogadást az OLC-től, bár attól is függ, hogy az OLC mit változtat.
- c. Bővítjük az elfogadott loggerek listáját a FAI szerint.
- d. Módosulhat az Indexlista.
- e. Évközben folyamatos ellenőrzést, Jóváhagyást vagy Törlést akarunk, hogy a hibák előbb, még a szezonban előjőjenek és ne ismétlődjenek!
- f. További javaslatok jöhetnek még a VTSB tagjaitól és a pilótáktól.

Daróczy János VTSB