

I Samolotowy Piknik Rajdowo-Nawigacyjny

ZIELONA GÓRA-PRZYLEP 2015

10 października 2015

## **REGULAMIN SPORTOWY**

### **I Samolotowego Pikniku Rajdowo-Nawigacyjnego**

#### **1. Postanowienia ogólne.**

- a.* Zawody będą rozgrywane w załogach jedno- lub dwuosobowych.
- b.* Loty odbywają się zgodnie ze wszystkimi obowiązującymi przepisami lotniczymi.
- c.* Pilot (d-ca statku powietrznego) powinien posiadać ważną licencje pilota samolotowego i wystarczające doświadczenie w lotach nawigacyjnych, nienaoliwiające bezpieczne wykonanie lotów. Drugiemu członkowi załogi nie stawia się żadnych wymagań co do kwalifikacji lotniczych.
- d.* W ramach zawodów przewiduje się rozegranie dwóch konkurencji.
- e.* Konkurencja będzie się składała z następujących prób:
  - i. Próby nawigacyjnej,
  - ii. Próby lądowania

Organizator zastrzega sobie możliwość rezygnacji z próby nawigacyjnej, rozszerzając jednocześnie ilość prób lądowania.

- f.* Do rozegrania zawodów wymagane będzie rozegranie minimum jednej konkurencji.
- g.* Każda załoga powinna posiadać minimum jeden rejestrator lotu do oceny przebiegu lotu.

#### **2. Postanowienia szczegółowe.**

##### **A. Obliczanie wyników:**

1. Wyniki końcowe powstają w wyniku zsumowania wszystkich punktów karnych.
2. W każdej próbie lub części próby dodaje się wszystkie punkty karne celem obliczenia wszystkich punktów karnych, które otrzymał zawodnik/załoga.
3. Załoga z najmniejszą ilością punktów karnych zostaje zwycięzcą.
4. W przypadku gdy dwie lub więcej załóg ma te sama ilość punktów karnych, zwycięzca zostanie wyłoniony w następującej kolejności:
  - a) załoga z najmniejszą liczbą punktów karnych za próbę nawigacyjną
  - b) załoga z najmniejszą liczbą punktów karnych za próbę lądowań
5. Jeżeli po zastosowaniu powyższych reguł nie uda się wyłonić zwycięzców, zostaną oni sklasyfikowani ex aequo.

##### **B. Próba nawigacyjna:**

1. Czasy mogą być kontrolowane przy starcie ziemnym, lotnym, na mecie, na punktach zwrotnych i na innych punktach kontrolnych. Czas przylotu z punktu mety do lotniska zawodów może być podany i mierzony.
2. Będzie stosowana większa niż 2nm odległość pomiędzy jakimikolwiek punktami pomiaru czasu
3. Punkty zwrotne nie muszą być punktami kontroli czasu. Musi być 6-8 punktów kontroli czasu, w tym przynajmniej 3 niejawne punkty kontroli czasu, poza kontrolą czasu startu lotnego i mety.

Maksymalnie może być 16 punktów kontroli czasu. Żaden niejawny punkt kontroli czasu nie będzie usytuowany na pierwszych 0,5 NM jakiegokolwiek odcinka. Trasa nawigacyjna nie może mieć więcej niż 8 odcinków.

4. W celu prawidłowej identyfikacji przy przelocie startu lotnego samolot powinien wykonać przelot z kursem pierwszego odcinka. Krążenie po przelocie startu lotnego jest niedozwolone, chyba że wymaga tego narzucona procedura lotu.

5. Długość każdej trasy nawigacyjnej nie będzie mniejsza niż 30 NM (55 km) i nie większa niż 90 NM (165 km). Każdej próbie nawigacyjnej będzie towarzyszyła związana z nią próba obserwacji specjalnej.

6. Przelot nad punktami kontrolnymi musi być wykonany z właściwego kierunku nalotu, wzdłuż linii trasy. Kontrola czasu będzie wykonana w momencie, gdy samolot przeleci linie prostopadłą (tzw. bramkę) do przebiegu trasy. Linia ta ma długość 1 NM (0,5 NM w lewo i 0,5 NM w prawo od nakazanej linii trasy). Aby zostać „zidentyfikowanym” (zaliczenie punktu kontrolnego) należy przeciąć bramkę.

7. Zakręt proceduralny będzie nakazany tam, gdzie na punkcie zwrotnym zmiana trasy będzie większa niż 90 stopni. Zakręty proceduralne są obowiązkowe. Jeżeli zakręt proceduralny jest nakazany, to plan lotu dostarczony załodze będzie uwzględniał czas jednej minuty na wykonanie zakrętu, dodanej do następnego odcinka. Niewykonanie zakrętu proceduralnego lub wykonanie go w niewłaściwym kierunku powoduje otrzymanie kary.

8. Załoga, która nie zostanie „zidentyfikowana” na którymkolwiek z punktów kontroli czasu, zostanie odnotowana jako „niezaobserwowana” i otrzyma maksymalną karę za czas.

9. Wszelkie elektroniczne urządzenia nawigacyjne MOGA być używane w czasie zawodów.

### **C. Próba obserwacji specjalnej:**

1. Próba obejmuje:

a) identyfikację sfotografowanych obiektów

b) określenie położenia obiektów przez prawidłowe zaznaczenie na mapie

2. Obiektami obserwacji będzie co najmniej 5, ale nie więcej niż 12 obiektów fotograficznych.

Dokładne położenie obiektów fotograficznych ma być zaznaczone przez zawodnika na mapie.

3. Na każdej fotografii może być zakreślony konkretny obiekt do identyfikacji.

4. Na pierwszych 0,5 NM jakiegokolwiek odcinka trasy nie będzie żadnego zdjęcia

5. Fotografie nieprawidłowo zidentyfikowane lub nieprawidłowo zaznaczone spowodują otrzymanie kary.

6. Po zakończeniu lotu załoga ma 5 minut w kabinie samolotu na dokończenie oznaczenia znalezionych obiektów na mapie. Liczenie czasu zaczyna się w momencie zatrzymania samolotu na wyznaczonym miejscu parkowania lub w inny sposób, podany na odprawie przedlotowej.

### **D. Próba lądowania:**

1. Wszystkie lądowania powinny być wykonane jak najbliżej 2 metrowego sektora zerowego, w pasie lądowania o szerokości 12 metrów i długości 47 metrów. Pas będzie oznakowany i samolot musi się utrzymać w jego granicach.

2. Każde lądowanie wykonane w pasie lądowania będzie uznane jako normalne. Użycie silnika, klap lub ślizgów pozostawia się uznaniu pilota.
3. Przyziemienie musi nastąpić na obydwie koła podwozia głównego, za wyjątkiem kiedy główny sędzia lądowań zdecyduje o istnieniu warunków „bocznego wiatru”. W tym przypadku dopuszcza się jako lądowanie normalne przyziemienie na jedno koło główne od strony wiejącego wiatru.
4. Kółko przednie musi być wyraźnie uniesione nad ziemią przed przyziemieniem kół głównych. Samoloty z kółkiem ogonowym muszą lądować w takiej konfiguracji, żeby ogon był poniżej linii położenia horyzontalnego.
5. Jeżeli główne koła podwozia przyziemią w różnych prostokątach pasa lądowań, to będzie zastosowany prostokąt dający większą ilość punktów karnych.
6. Odbicie samolotu następuje wtedy, gdy po jakimkolwiek przyziemieniu samolot wykona odskok przez dwa lub więcej prostokątów pasa lądowań (wszystkie koła samolotu są w powietrzu).
7. Warunki bocznego wiatru istnieją, gdy poprzeczna składowa wiatru do lądowania wynosi 5 kts lub więcej. Główny sędzia lądowań decyduje o istnieniu warunków bocznego wiatru. Załogi będą o tym informowane przez radio. Jeżeli składowa poprzeczna przekroczy 12 kts, próba lądowań będzie unieważniona.
8. Maksymalna dopuszczalna prędkość tylnej składowej wiatru wynosi 5 kts. Jeżeli tylna składowa wiatru przekroczy 5 kts kierunek lądowań może być zmieniony lub próba lądowania będzie unieważniona.
9. Lądowanie uznaje się za nienormalne gdy wystąpi którykolwiek z opisanych poniżej przypadków:
  - a) jedno z kół podwozia głównego pozostaje w powietrzu na wysokości większej niż jego średnica w momencie przyziemienia, przy nieogłoszonej sytuacji zaistnienia bocznego wiatru.
  - b) przyziemienie nastąpiło w warunkach bocznego wiatru na koło podwozia głównego od strony zawietrznej, a koło od strony wiatru znajduje się nad ziemią na wysokości większej niż jego średnica
  - c) jakkolwiek część samolotu inna niż koła dotknęła ziemi
  - d) schowanie klap w oznakowanym pasie lądowań lub przed przyziemieniem
  - e) przyziemienie na zablokowanych kołach

Lądowanie nienormalne może skutkować naliczeniem dodatkowych punktów karnych lub dyskwalifikacją.

#### **E. Zagadnienia różne**

1. Do wszystkich konkurencji zawodnicy startują w kolejności podanej przez sędziego głównego.
2. Przed każdą konkurencją będzie opublikowana aktualna lista startowa.
3. Palenie tytoniu jest zabronione w czasie wszelkich odpraw i w sali planowania lotów.
4. Można używać wszelkich elektronicznych pomocy nawigacyjnych

#### **ZAŁĄCZNIK nr 1**

PUNKTACJA PRÓBY NAWIGACYJNEJ

#### **NAWIGACJA**

Ilość punktów karnych / Maksymalna ilość punktów karnych

### **Start ziemny (początek rozbiegu)**

- Tolerancja  $\pm$  60 sekund 0
- Początek rozbiegu przed lub po czasie 200 / 200

### **Przelot nad każdym punktem kontroli czasu**

- Tolerancja  $\pm$  4 sekundy 0
- Błąd (za każdą pełną sekundę) 3 / 100
- Przelot poza bramką (w każdym przypadku) 100

### **Zakręt proceduralny (za każdym razem)**

- Brak wykonania zakrętu proceduralnego 200 / 200

### **Odchylenie od nakazanej wysokości (za każdym razem)**

- Lot poniżej podanej bezpiecznej wysokości 500 / 500

### **Inne błędy na trasie (za każdym razem)**

- krążenie, lot w kierunku przeciwnym lub zakręt powyżej 90 stopni na trasie (za każdym razem) 200 / 200
- nieprzestrzeganie nakazanych procedur i manewrów przylotowych i odlotowych, 200 / 200
- spóźniony przylot na pozycję "z wiatrem" na lotnisko, jeżeli czas był podany, 200 / 200

### **Spóźnione oddanie sprawozdania**

(po 5 dozwolonych minutach) 100 / 100

### **OBSERWACJA SPECJALNA**

#### **Zdjęcia na trasie (każdy obiekt)**

- Prawidłowe zdjęcie, oznaczone na mapie w tolerancji  $\pm$ 5 mm od aktualnej pozycji właściwych obiektów 0
- Niezaobserwowanie 20 / 20
- Niewłaściwy obiekt lub złe oznaczenie pozycji obiektu 30 / 30

### **ZAŁĄCZNIK nr 2**

#### **PUNKTACJA PRÓBY LADOWANIA**

##### **Tabela punktów karnych:**

Za przyziemienie (bez odbicia) w pas zerowy 0 pkt.

Za przyziemienie (bez odbicia) w sektorze I 40 pkt.

Za przyziemienie (bez odbicia) w sektorze II 10 pkt.

Za przyziemienie (bez odbicia) w sektorze III 20 pkt.

Za przyziemienie w sektorach I, II, III z odbiciem (niezależnie od miejsca kolejnego przyziemienia) - punkty zgodnie z sektorem przyziemienia +6 pkt. dodatkowe

Za przyziemienie w pasie zerowym z odbiciem 7 pkt.

Lądowanie na zewnątrz pasa lądowań, brak lądowania 200 pkt

### **ZAŁĄCZNIK nr 3**

#### **ZNAKOWANIE OBIEKTÓW NA MAPIE**

Oznaczenie fotografii ma być zrobione prawidłowo, żeby uniknąć błędów podczas oceny. Miejsce ma być oznaczone wyraźną kropką z towarzyszącą linią do odpowiedniego oznaczenia zidentyfikowanego zdjęcia. Nie może być żadnych wątpliwości co do umiejscowienia obiektów.

#### **ZAŁĄCZNIK nr 4**

##### **POMIAR CZASU NA TRASIE**

Czasy będą mierzone na starcie lotnym, niejawnych punktach kontroli czasu, punktach zwrotnych (PZK) i mecie.

Niezidentyfikowany zawodnik (przełot bramki) otrzymuje maksymalną karę za czas na każdym punkcie.

#### **ZAŁĄCZNIK nr 5**

Pas lądowań - szerokość 12m, długości poszczególnych sektorów:

sektor III - 15 m
sektor II - 15 m
sektor zerowy - 2 m
sektor I - 15 m

##### **SEKTOR III**

20 pkt (+6 za odbicie)

##### **SEKTOR II**

10 pkt (+6 za odbicie)

##### **SEKTOR ZEROWY**

0 pkt (+7 za odbicie)

##### **SEKTOR I**

40 pkt (+6 za odbicie)