

# **REGULAMIN**

**WIELKOPOLSKICH SAMOLOTOWYCH**

**ZAWODÓW NAWIGACYJNYCH**

**POZNAŃ 2018**

# 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Wielkopolskie Samolotowe Zawody Nawigacyjne Poznań 2018 oparte są na regulaminie Samolotowej Kadry Narodowej. Poczynione modyfikacje dostosowują Regulamin do specyfiki Zawodów.

Zawody będą się składać z następujących prób:

- ① Próby obliczeniowej (na ziemi)
- ② Próby nawigacyjnej
- ③ Próby rozpoznania znaków i zdjęć na trasie
- ④ Próby lądowań

Zawody rozgrywane będą w załogach: pilot i nawigator lub sam pilot.

## **2 KIEROWNICTWO I KONTROLA SPORTOWA ZAWODÓW**

- ① DYREKTOR RAJDU – Józef Makowski
- ② KIEROWNIK SPORTOWY – Andrzej Korzeniowski
- ③ GŁÓWNY SĘDZIA – Robert Biernat
- ④ JURY – szef Jury prof. Waldemar Ratajczak

## **3 NADZÓR: Kierownik Sportowy**

Kierownik Sportowy rozmieszcza sędziów na punktach kontroli czasu i obserwacji zawodników. Imienny wykaz Kierownictwa Zawodów i innych osób odpowiedzialnych za organizację Zawodów określa pismo organizacyjno – wykonawcze przygotowane przez organizatora.

## **4 KOMPETENCJE KIEROWNICTWA ZAWODÓW**

- ① Wydawanie zarządzeń nieobjętych niniejszym Regulaminem.
- ② Stosowanie regulaminowych sankcji penalizujących punktacje zawodnicza i sankcji dyscyplinarnych w przypadku nie przestrzegania zarządzeń Kierownictwa lub niniejszego Regulaminu.

## 5 Kompetencje Kierownika Sportowego:

- 1 ustalanie kolejności i sposobu rozgrywania konkurencji,
- 2 wyznaczenie tras konkurencji i określenie zadań szczegółowych, zgodnie z założeniami niniejszego Regulaminu,
- 3 przedstawienie uściślających interpretacji Regulaminu rozgrywania Zawodów na generalnej odprawie przed Zawodami oraz proponowanie ewentualnych odstępstw od Regulaminu, które, o ile żaden z zawodników nie wniesie sprzeciwu, stają się obowiązujące na rozgrywanych Zawodach.

### **UWAGA:**

Podczas konkurencji sportowej w Zawodach przewożenie pasażerów oraz wykonywanie innych lotów niż zawodnicze (loty z TV lub przedstawicielami innych mediów, zleconych przez Kierownika Sportowego Zawodów w celu popularyzacji sportu samolotowego lub dozwolonego przez Kierownika Sportowego oblotu technicznego) może odbywać się wyłącznie za zgodą Dyrektora lub Kierownika Sportowego Zawodów.

**Za właściwe przygotowanie  
zawodników do Zawodów  
odpowiada zgłaszający udział  
w Zawodach**

## 6 Obowiązki zawodnika:

- ① pilot – zawodnik powinien wykonywać loty zgodnie z przepisami lotniczymi i prawem lotniczym,
- ② przestrzeganie postanowień Regulaminu i zarządzeń Kierownictwa Zawodów,
- ③ przestrzeganie porządku i dyscypliny przebiegu Zawodów,
- ④ etyka i wykonywanie najlepszych praktyk lotniczych

## 7 Samoloty:

- ① jednosilnikowe klasy B;
- ② silniki tłokowe;
- ③ zapas paliwa na minimum 2,5 godziny lotu;
- ④ ciężar pustego samolotu (bez paliwa) nie mniejszy niż 175 kG
- ⑤ radiostacja VHF z częstotliwością określoną w piśmie organizacyjno-wykonawczym oraz ELT;
- ⑥ ważna dokumentacja pokładowa;
- ⑦ ubezpieczenie OC i NW;
- ⑧ minimalna dopuszczalna, deklarowana prędkość lotu IAS: 110 km/h (60 węzłów)
- ⑨ deklarowana prędkość zawodnicza IAS może być większa o wielokrotność 10 km/h (5 węzłów);
- ⑩ samoloty mogą być parkowane na otwartej przestrzeni;
- ⑪ każdy pilot musi zaopatrzyć swój samolot we własne kotwiczenie;
- ⑫ jakiegokolwiek zmiany tymczasowe lub na stałe w kołach, podwoziu i amortyzatorach niezgodne z certyfikatem fabrycznym są zabronione i mogą być przyczyną dyskwalifikacji.

## 8 Zmiana załogi i sprzętu

- ① W trakcie rozgrywania Zawodów zmiana załogi jest niedopuszczalna.
- ② Zezwala się na wymianę części lub zmianę samolotu, jeżeli defekty nie powstały z winy załogi lub występują określone przyczyny, które nie pozwalają na bezpieczne wykonanie danego lotu.
- ③ W przypadku braku możliwości wystartowania do konkurencji nawigacyjnej z przyczyn technicznych lub ruchowych, załodze nie wolno opuścić samolotu ani porozumiewać się z innymi załogami. Załogi zobowiązane są wezwać przez radio Kierownictwo Zawodów dla wyjaśnienia sytuacji a następnie bezwzględnie zastosować się do przekazanych instrukcji.

## 9 Obliczanie wyników

Wyniki końcowe powstają w rezultacie zsumowania wszystkich punktów karnych. W każdej próbie lub części próby dostaje się wszystkie punkty karne w celu obliczenia punktów karnych, które otrzymała załoga. Załoga z najmniejszą ilością punktów karnych zostaje zwycięzcą.



# 10 Rozegranie Zawodów

- ① Zawody będą odbywały się w warunkach VMC podporządkowane przepisom VFR.
- ② Minimalne warunki meteorologiczne do rozgrywania Zawodów nie mogą być mniejsze niż: 500 m podstawy chmur i 5 km widzialności.
- ③ Jeżeli warunki pogodowe pogorszą się w czasie konkurencji, pilot indywidualnie, według własnego uznania, zgodnie z przepisami i własnej odpowiedzialności decyduje czy będzie kontynuował lot czy nie, mając na względzie bezpieczeństwo załogi.
- ④ Załoga przerywająca konkurencję ma obowiązek poinformowania przez radio innych pilotów o przerwaniu locie w celu uniknięcia kolizji w locie powrotnym do lotniska.
- ⑤ Zawody lub etap mogą być przełożone, zmodyfikowane lub anulowane odpowiednio do panujących warunków atmosferycznych lub jakiegokolwiek innej przyczyny przez Kierownika Sportowego.
- ⑥ Zawody uważa się za rozegrane, jeśli przynajmniej jedna konkurencja będzie zaliczona.

# 11 Protesty:

- ① Do wiążącej interpretacji niniejszego Regulaminu i zarządzeń wykonawczych przed Zawodami powołany jest Kierownik Sportowy a w trakcie Zawodów, w trybie odwoławczym, Jury Zawodów.
- ② Niezbędna dokumentacja sportowa Zawodów (ewentualnie za wyjątkiem nagrań video z lądowań) będzie udostępniona do wglądu dla Zawodników.
- ③ Protesty rozpatruje Jury Zawodów.
- ④ Protesty powinny być rozpatrywane w możliwie najkrótszym czasie, najlepiej przed rozpoczęciem następnej konkurencji.
- ⑤ Załogi mają prawo złożenia protestu tylko **w swoim imieniu**.
- ⑥ Nie wolno składać protestów przeciw innym zawodnikom.
- ⑦ Jeżeli wyniki z konkurencji będą obliczone, Główny Sędzia Zawodów dostarczy zawodnikom tylko ich indywidualne wyniki (nie będzie listy wyników zbiorczych aż wszystkie reklamacje nie będą rozpatrzone).

## 11 c.d. **Protesty:**

- ⑧ Zawodnicy mają pół godziny na analizę ich indywidualnych wyników i jeżeli nie są usatysfakcjonowani, to zgłaszają reklamację na piśmie, bez opłaty, podpisaną przez nich osobiście.
- ⑨ Zawodnicy będą mieli sposobność do sprawdzenia stosownych arkuszy sędziowskich i w tym czasie jakiegokolwiek błędy będą skorygowane.
- ⑩ Jeżeli po reklamacji zawodnicy nie są usatysfakcjonowani, mogą oni w ciągu pół godziny od czasu ich reklamacji złożyć oficjalny protest na piśmie na ręce Głównego Sędziego w miejscu wcześniej określonym.
- ⑪ Protest musi być podpisany przez nich osobiście oraz musi być połączony z nakazaną opłatą w wysokości 200 PLN lub 50 Euro.
- ⑫ Nie podlegają rozpatrzeniu protesty, które będą przedkładane powyżej pół godziny od odrzucenia reklamacji.
- ⑬ Jeżeli jest to pożądane, to zainteresowana załoga ma prawo rozmawiać z Jury po ich wezwaniu i przedstawić wszystkie stosowne informacje odnośnie protestu.

## 12 Kary i dyskwalifikacje:

- ① Za naruszenie dyscypliny i porządku sportowego Zawodów.
- ② Za naruszenie przepisów lotniczych i prawa lotniczego.
- ③ Za naruszenie dyscypliny lotniczej lub spowodowanie zagrożenia innym użytkownikom ruchu lotniczego.

## 13 Rodzaje kar:

- ① Ostrzeżenie w postaci punktów karnych w konkurencji od 100 do 300 punktów.
- ② Dyskwalifikację w danej konkurencji.
- ③ Całkowitą dyskwalifikację **bez zwrotu** poniesionych opłat.

Zawodnik, który komunikuje się z nieupoważnionymi osobami od chwili otrzymania zadania lotu, do chwili startu ostatniego zawodnika, naraża się na ryzyko dyskwalifikacji zarówno siebie jak i innych zawodników.

# 14 Dyskwalifikacja:

- ① Zachowanie rażąco konfliktujące relacje międzyludzkie lub złe postępowanie na ziemi i w powietrzu, w tym naruszające ideę sportowej rywalizacji.
- ② Niebezpieczne wykonywanie lotu.
- ③ Narażanie na niebezpieczeństwo uszkodzenia ludzi, samolotu lub zabudowań.
- ④ Używanie radia podczas konkurencji na innej częstotliwości niż wyznaczona.
- ⑤ Komunikowanie się z osobą postronną w czasie konkurencji.
- ⑥ Używanie niedozwolonych środków łączności (dodatkowe radiostacje przenośne).
- ⑦ Decyzję o dyskwalifikacji zawodników podejmuje Kierownictwo Zawodów.

## 15 Różne:

- ① Zegar wzorcowy będzie udostępniony w miejscu określonym na odprawie zawodników.
- ② Dopuszcza się inne sposoby uzgadniania czasu wzorcowego (sterowane radiem lub z GPS).
- ③ Do wszystkich konkurencji zawodnicy startują w kolejności podanej przez Kierownika Sportowego.
- ④ Minimalny odstęp pomiędzy startami poszczególnych załóg wyniesie 5 minut.
- ⑤ Palenie tytoniu jest zabronione w czasie wszystkich odpraw i w sali przygotowania do lotów.
- ⑥ Zabrania się picia alkoholu na 12 godzin przed startem do konkurencji.
- ⑦ Ze względu na różnorodność gatunków stosowanego oleju przez zawodników, w olej należy zabezpieczyć się we własnym zakresie.
- ⑧ Używanie jakiegokolwiek dodatkowego elektronicznego wyposażenia nawigacyjnego będzie możliwe za zgodą Kierownika Sportowego Zawodów.

## 15 c.d. Różne:

- ⑨ Używanie autopilota jest zabronione.
- ⑩ Komórki można używać w razie zaistnienia sytuacji lądowania przymusowego lub w innych uzasadnionych względami bezpieczeństwa okolicznościach.
- ⑪ Nie zastosowanie się do powyższych wymogów może skutkować punktacją karną lub dyskwalifikacją w konkurencji.

## 16 Próba nawigacyjna:

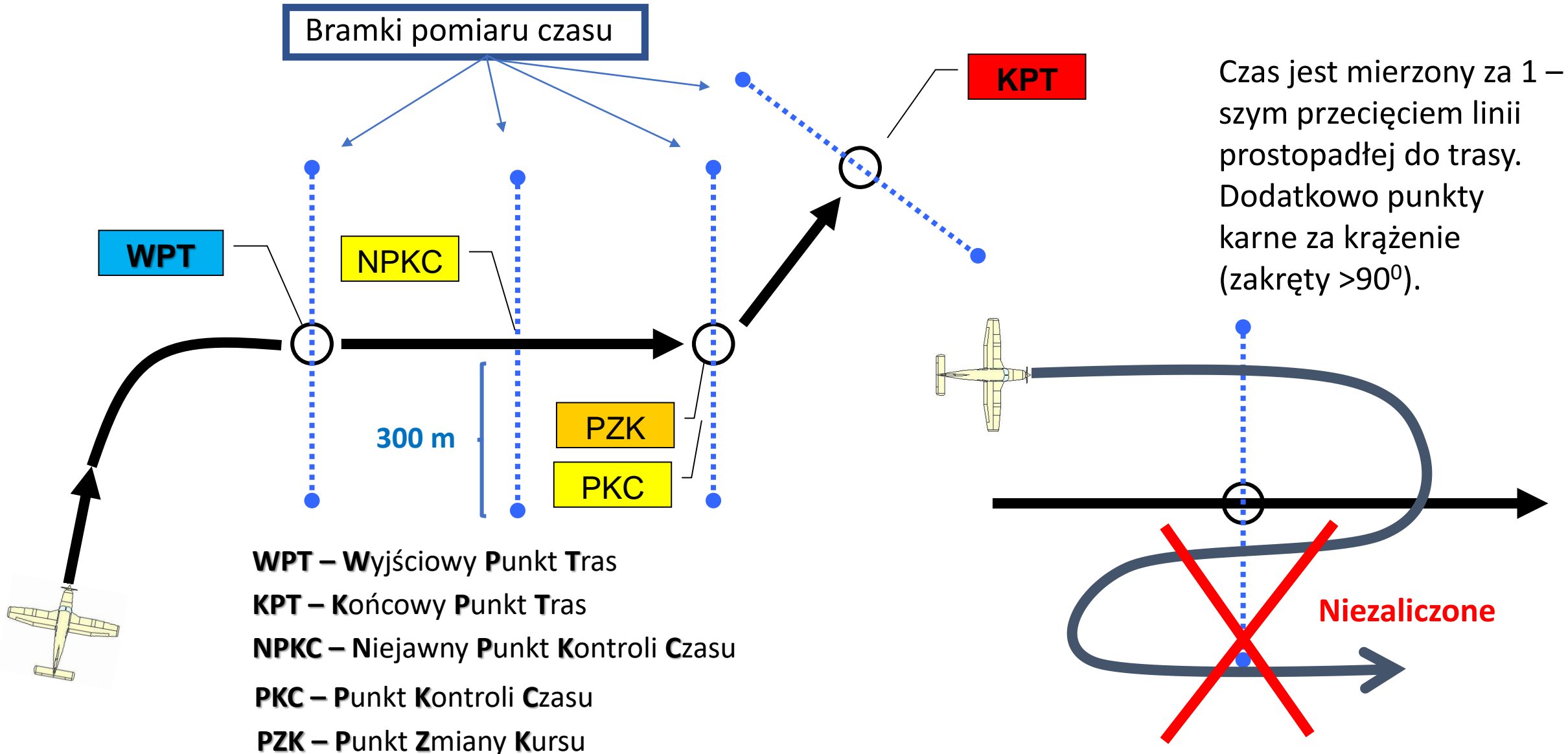
- ① Czasy mogą być kontrolowane przy starcie ziemnym, lotnym, na mecie, na punktach zwrotnych i innych punktach kontrolnych.
- ② Punkty zwrotne nie muszą być konieczniami punktami kontroli czasu.
- ③ Muszą być co najmniej 3 punkty kontroli czasu, w tym przynajmniej 1 niejawni punkt kontroli czasu poza kontrolą czasu startu lotnego i mety.
- ④ Żaden niejawni punkt kontroli czasu nie będzie usytuowany na pierwszych 1000 m jakiegokolwiek odcinka.
- ⑤ Trasa nawigacyjna nie może mieć więcej niż 6 odcinków. Wszystkie odcinki trasy będą proste.
- ⑥ W celu prawidłowej identyfikacji przy przelocie startu lotnego, samolot powinien wykonać przelot z kursem pierwszego odcinka w tolerancji  $\pm 20^0$ .
- ⑦ Krążenie po przelocie startu lotnego jest niedozwolone. Krążenie jest wtedy, gdy samolot zmienia kurs o więcej niż  $90^0$  od wyznaczonej trasy.



## 16 c.d. Próba nawigacyjna:

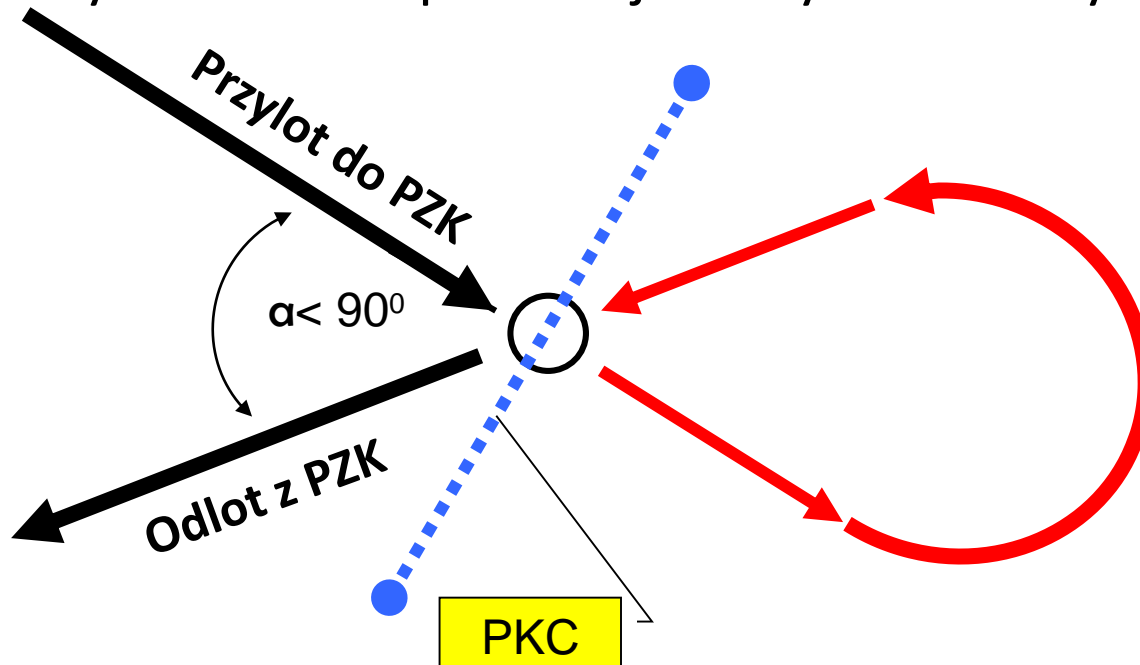
- ⑧ Punkty zwrotne, startu lotnego i mety muszą być dobrze określone zarówno na mapie jak i na ziemi.
- ⑨ Podczas lotu nawigacyjnego zaleca się utrzymanie wysokości 300 m nad ziemią. Nie wyżej jednak niż 500 m AGL. Organizator ma prawo ustalenia utrzymywania innej wysokości, jednak nie mniejszej niż 150 metrów nad rzeźbą terenu. Lot poniżej tej wysokości minimalnej uznany będzie jako niebezpieczny i stosownie penalizowany.
- ⑩ Przelot nad punktami kontrolnymi musi być wykonany z właściwego kierunku nalotu, wzdłuż linii trasy w tolerancji  $\pm 20^{\circ}$ .
- ⑪ Kontrola czasu będzie wykonana w momencie, gdy samolot przeleci płaszczyznę prostopadłą do kierunku trasy.
- ⑫ Końcowy Punkt Trasy (meta) może być na lotnisku dolotowym, nad „kwadratem”, na trawersie znaków lądowania.
- ⑬ Samolot powinien lecieć po trasie w pasie  $\pm 300$  m od wyznaczonej linii drogi. Lot poza pasem tolerancji może narazić załogę na brak identyfikacji samolotu i niezaliczenie kontroli czasu.

# 16 c.d. Próba nawigacyjna:



## 16 c.d. Próba nawigacyjna:

- ⑭ Zakręt proceduralny będzie nakazany tam, gdzie na punkcie zwrotnym zmiana kąta drogi na trasie będzie większa niż  $90^{\circ}$ .
- ⑮ Zakręty proceduralne są obowiązkowe. Nie wykonanie zakrętu jest penalizowane.
- ⑯ Jeżeli zakręt proceduralny jest nakazany, to komputerowy plan lotu dostarczony zawodnikowi będzie uwzględniał czas **jednej minuty** na wykonanie zakrętu, **dodanej do następnego odcinka**. Nie wykonanie zakrętu proceduralnego lub wykonanie w niewłaściwym kierunku powoduje otrzymanie kary.



### Zakręt proceduralny

*Zawsze na zewnątrz trasy  
w stosunku do następnego  
odcinka*

## 16 c.d. Próba nawigacyjna:

- ⑰ Zawodnik, który nie zostanie zidentyfikowany na którymkolwiek z punktów kontroli czasu będzie odnotowany jako „nie zaobserwowany” i otrzyma maksymalną karę za czas na tym punkcie kontroli czasu.
- ⑱ Żeby zostać zidentyfikowanym, sędzia musi odczytać znaki rejestracyjne lub jego numer konkursowy albo jednoznacznie zaobserwować typ i kolor przelatującego samolotu.
- ⑲ W zawodach będą używane mapy topograficzne o skali:  
1 : 250 000  
Na pokładzie samolotu dopuszcza się posiadanie nie oznakowanych (czystych) map w skali 1 : 500 000 lub 1 : 1 000 000 na wypadek zaistnienia sytuacji utraty orientacji ogólnej i jej prób wznawiania.
- ⑳ Nie dopuszcza się na posiadanie w trakcie konkurencji żadnych innych map (szkiców), za wyjątkiem oficjalnie używanych map (szkiców) przylotu i odlotu.

# 17 Próba rozpoznania znaków i zdjęć:

- ① Próba obejmuje:
  - identyfikacja kształtu znaków płóciennych na trasie
  - identyfikacja sfotografowanych obiektów
  - określenie położenia obydwóch rodzajów obiektów przez prawidłowe zaznaczenie na mapie z dokładnością do 500 m (2 mm na mapie w skali 1 : 250 000)
- ② Obiektami obserwacji będzie minimum 4 znaki płócienne, oprócz znaków na starcie lotnym, mecie i nie więcej niż 12 obiektów fotograficznych.
- ③ Łączna ilość obiektów do rozpoznania wyniesie maksimum 25.
- ④ Znaki płócienne będą w kolorze białym, z pasów o szerokości co najmniej 0,5 metra i całkowitym wymiarze nie mniejszym niż 3 metry i nie większym niż 4 metry.
- ⑤ Zarówno znaki płócienne, jak i obiekty fotograficzne będą usytuowane na trasie lub w odległości do  $\pm 300$  metrów od trasy.
- ⑥ Obiekty na punktach startu lotnego, mety i punktach zwrotnych mogą być umieszczone na tym punkcie.

# 17 c.d. Próba rozpoznania znaków i zdjęć:

Znaki płócienne mogą mieć następujące kształty:

A C F G I K L O P R S

Na punktach  
zwrotnych,  
starcie lotnym  
i mecie.

X □ □ □ E △ ≠ ∟ ||

Na trasie poza  
punktami  
zwrotnymi,  
startem lotnym  
i metą.

||| ▱ T T △ △ ⊥

## **17 c.d. Próba rozpoznania znaków i zdjęć:**

- ① Znaki płócienne na punktach startu lotnego, mecie i punktach zwrotnych nie muszą być literami alfabetu.
- ② Na fotografii może być zakreślony obiekt do identyfikacji.
- ④ Na pierwszych i ostatnich 1000 metrach jakiegokolwiek odcinka trasy nie będzie znaku lub zdjęcia.
- ⑤ Po zakończeniu lotu załoga ma 15 minut w kabinie samolotu na dokończenie oznaczenia znalezionych obiektów na mapie. Liczenie czasu rozpoczyna się w momencie zatrzymania samolotu w wyznaczonym miejscu parkowania.
- ⑥ Ze względów organizacyjnych czasy te mogą być zwiększone po ogłoszeniu ich na odprawie przed konkurencją.
- ⑦ Załoga po locie zostanie rozliczona z próby rozpoznania możliwie najszybciej.
- ⑧ Załoga rozliczona z próby rozpoznania nie może uczestniczyć przy rozliczeniu innej załogi.
- ⑨ Znaki powinny być oznaczone na mapie tak, jak były ułożone na trasie, patrząc z kierunku nalotu.

# 18 Próby lądowań:

- Loty po kręgu mogą być wykonywane w lewo lub w prawo.
- Normalna wysokość lotu po kręgu w próbie lądowania wynosi 300 m AGL.
- Kręgi do lądowania nr 1 i 2 mogą być wykonywane na wysokości 150 m AGL z powodów organizacyjnych lub w warunkach obniżonej podstawy chmur.

**Próby lądowań zawierają niżej opisane lądowania.**

## ① LĄDOWANIE NR 1 i 2 – LĄDOWANIE NORMALNE

- Użycie silnika, klap, spoilerów lub ślizgów pozostawia się do uznania pilota.



## 18 c.d. Próby lądowań :

- W zależności od sytuacji Kierownik Sportowy decyduje o wykonaniu lądowań zawodniczych jak następuje: każde lądowanie osobno, 2 lądowania lub więcej ze startem z „konwojera”.
- Zestaw lądowań będzie omówiony na odprawie przed konkurencją lądowań.
- **Zamykanie klap w celu przyziemienia jest niedozwolone.**
- Wszystkie lądowania powinny być wykonywane jak najbliżej sektora „zerowego”. Pas lądowań ma wymiary: szerokość 12 m i długość 72 m (70 m + 2 m strefa „zerowa”).
- Przyziemienie powinno nastąpić na obydwa koła głównego podwozia z maksymalną różnicą 5 m pomiędzy przyziemieniem pierwszego i drugiego koła podwozia głównego, za wyjątkiem sytuacji, kiedy Główny Sędzia Zawodów zadecyduje o istnieniu warunków boczego wiatru.
- Jeżeli przyziemienie jest w sektorze zerowym lub za nim, a różnica odległości przyziemienia między kołami podwozia głównego jest mniejsza niż 5 m, to liczy się punkt przyziemienia pierwszego koła.
- Przy lądowaniu na koła z różnicą przyziemienia większą niż 5 m pomiędzy pierwszym a drugim kołem, zawodnik otrzymuje punkty karne powodujące nałożenie większej kary.

## 18 c.d. Próby lądowań :

- Kółko przednie musi być uniesione nad ziemią. Samoloty z kółkiem ogonowym muszą lądować w takiej konfiguracji, żeby ogon był poniżej linii położenia horyzontalnego.
- Przyziemienie na lub za sektorem zerowym mierzone jest, gdy samolot toczy się po ziemi, po wszystkich odbiciach.
- W przypadku odbić zaczynających się przed sektorem zerowym, a kończących się na lub za nim, za punkt przyziemienia przyjmuje się miejsce powodujące nałożenie większej kary.
- Odbicia samolotu występują wtedy, gdy obydwie koła lub jedno z kół podwozia głównego odbijają się od ziemi po jakimkolwiek przyziemieniu na wysokość większą niż ich średnica koła lub dystans odbicia jest większy niż 15 m.
- Odbicie w 5 metrowy prostokąt musi zostać przeliczone według poniższej metody: metry prostokąta pomniejszone o 4 metry i pomniejszone o zmierzony punkt oderwania kół do odbicia.
- W przypadku, jeżeli jakakolwiek część samolotu dotknie ziemi przed sektorem zerowym, zmierzoną odległością będzie odległość punktu dotknięcia ziemi tej części.

## 18 c.d. Próby lądowań :

- W przypadku lądowania samolotu z kółkiem ogonowym, gdy lądowanie jest oceniane jako lądowanie na trzy punkty, mierzy się punkt zetknięcia kół podwozia głównego z ziemią (kółko ogonowe może dotknąć ziemi maksimum 5 m wcześniej przed przyziemieniem kół głównych plus długość samolotu).
- Warunki boczego wiatru istnieją, gdy poprzeczna składowa wiatru, tj. składowa prostopadła do pasa lądowania wynosi 4 m/s (8 kts) lub więcej.
- Kierunek i jego szybkość określa się oraz notuje przy pomocy odpowiedniego wiatromierza przy linii zerowej. Maksymalna dopuszczalna prędkość tylnej składowej wiatru wynosi 1,5 m/s (3 kts).
- Główny Sędzia Zawodów decyduje o istnieniu warunków boczego wiatru, polecając wystawienie dobrze widocznej flagi sygnałowej 30 metrów przed linią zerową, w celu poinformowania pilotów.
- Tylko w warunkach boczego wiatru dopuszcza się przyziemienie na jedno koło **główne od strony wiejącego wiatru**.

## 18 c.d. Próby lądowań :

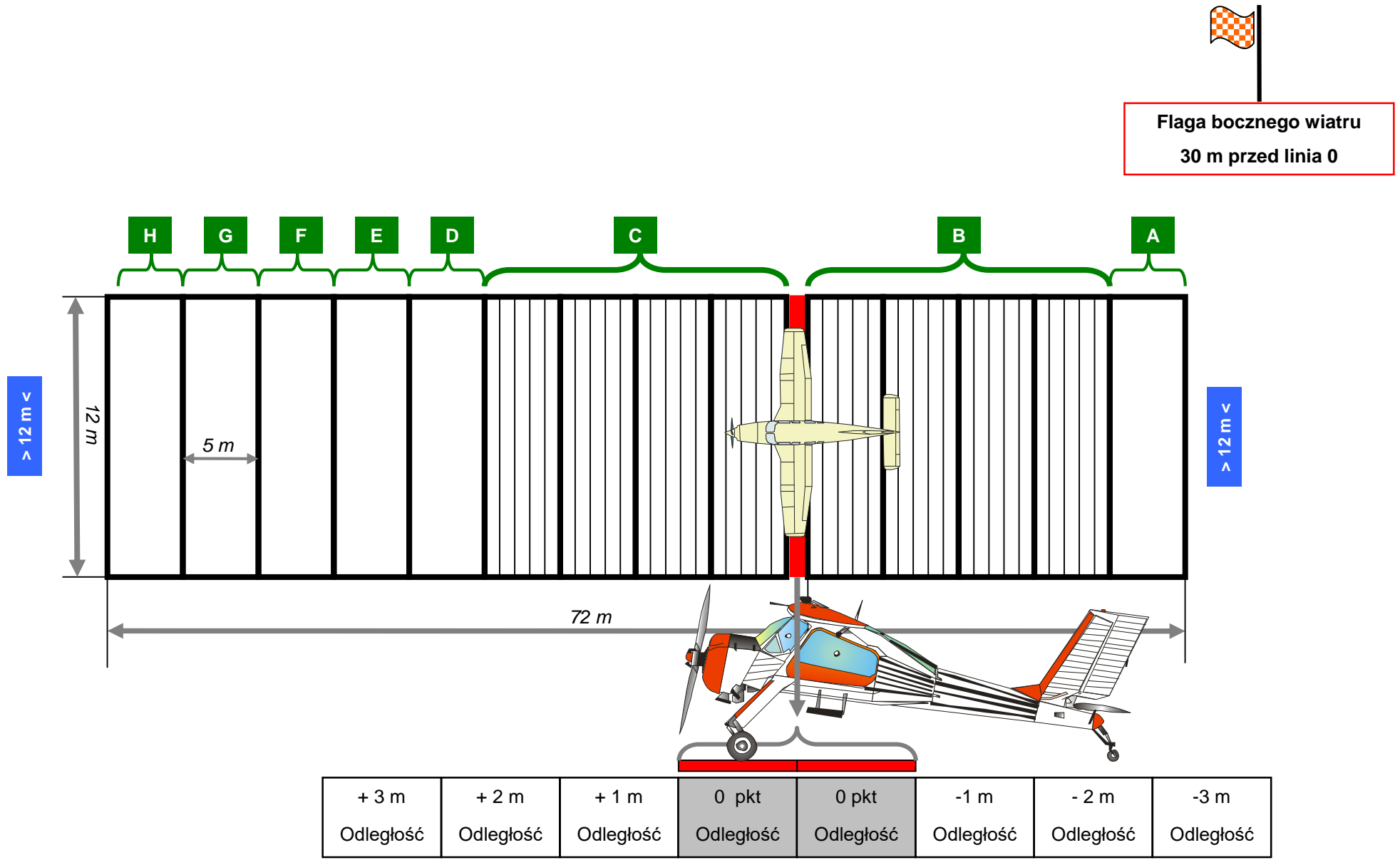
- Po każdym lądowaniu dopuszcza się, po kompletnym zatrzymaniu samolotu, użycie silnika z mocą niezbędną do skołowania pasa.
- Po opuszczeniu wyznaczonej strefy lądowania należy zwolnić pas.
- Użycie mocy startowej w przypadku startów z "konwojera" może być zastosowane po trwałym, bez odbić, przyziemieniu się w wyznaczonym polu do lądowania .
- Nie przyziemienie się w sposób trwały w wyznaczonym polu do lądowania uznane jest jako lądowanie z maksymalną liczbą punktów karnych za tę próbę (kolejkę) lądowania
- Jeśli zawodnik, w przypadku uzasadnionym względami bezpieczeństwa lub na polecenie kierownika lotów, nie może wylądować w wyznaczonym polu do lądowania, to lądowanie będzie dla niego powtórzone po wylądowaniu ostatniego zawodnika lub w czasie określonym przez Głównego Sędziego. Zawodnik "na własną rękę" nie może powtarzać lądowania bez uzgodnienia z Głównym Sędzią.

## 18 c.d. Próby lądowań:

Lądowanie uznawane jest za nienormalne, gdy wystąpi opisany poniżej przypadek:

- kółko przednie podwozia nie jest nad ziemią,
- samolot z kółkiem ogonowym jest w konfiguracji, gdzie ogon jest powyżej linii horyzontalnej,
- jedno z kół podwozia głównego pozostaje w powietrzu na wysokości większej niż średnica tego koła w momencie przyziemienia, przy nie ogłoszonej sytuacji zaistnienia bocznego wiatru,
- 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 średnica,
- jakakolwiek część samolotu inna niż koła dotknęła ziemi,
- schowania klap w pasie lądowań przed przyziemieniem,
- przyziemienie na schowanych kołach,
- koła główne odrywają się od ziemi, podczas gdy kółko przednie pozostaje na ziemi.

# 18 c.d. Próby lądowań:



# 19 TABELA PUNKTÓW KARNYCH:

## PRÓBA NAWIGACYJNA

	<b>Wykonywana czynność</b>	<b>Ilość pkt karnych</b>
①	Start ziemny (początek rozbiegu): <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Czas wyznaczony w tolerancji + 60 sekund</li><li>▪ Początek rozbiegu przed i po czasie tolerancji</li></ul>	<b>0</b> <b>200</b>
②	Przelot nad każdym punktem kontroli czasu: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tolerancja <math>\pm 5</math> sekund</li><li>▪ Dodatkowy błąd za każde 2 sekundy poza tolerancją</li></ul>	<b>0</b> <b>1</b>  Maksymalna ilość pkt karnych <b>300</b>

# 19 c.d. TABELA PUNKTÓW KARNYCH:

## PRÓBA NAWIGACYJNA

	<b>Wykonywana czynność</b>	<b>Ilość pkt karnych</b>
③	Zakręt proceduralny (za każdym razem) <ul style="list-style-type: none"><li>▪ brak wykonania zakrętu proceduralnego lub niewłaściwie</li></ul>	<b>100</b> Maksymalna ilość pkt karnych <b>200</b>
④	Odchylenia od nakazanej wysokości (za każdym razem): <ul style="list-style-type: none"><li>▪ lot poniżej podanej wysokości bezpiecznej:</li></ul>	<b>200</b> Maksymalna ilość pkt karnych <b>600</b>



# 19 c.d. TABELA PUNKTÓW KARNYCH:

## PRÓBA ROZPOZNANIA ZNAKÓW I ZDJĘĆ

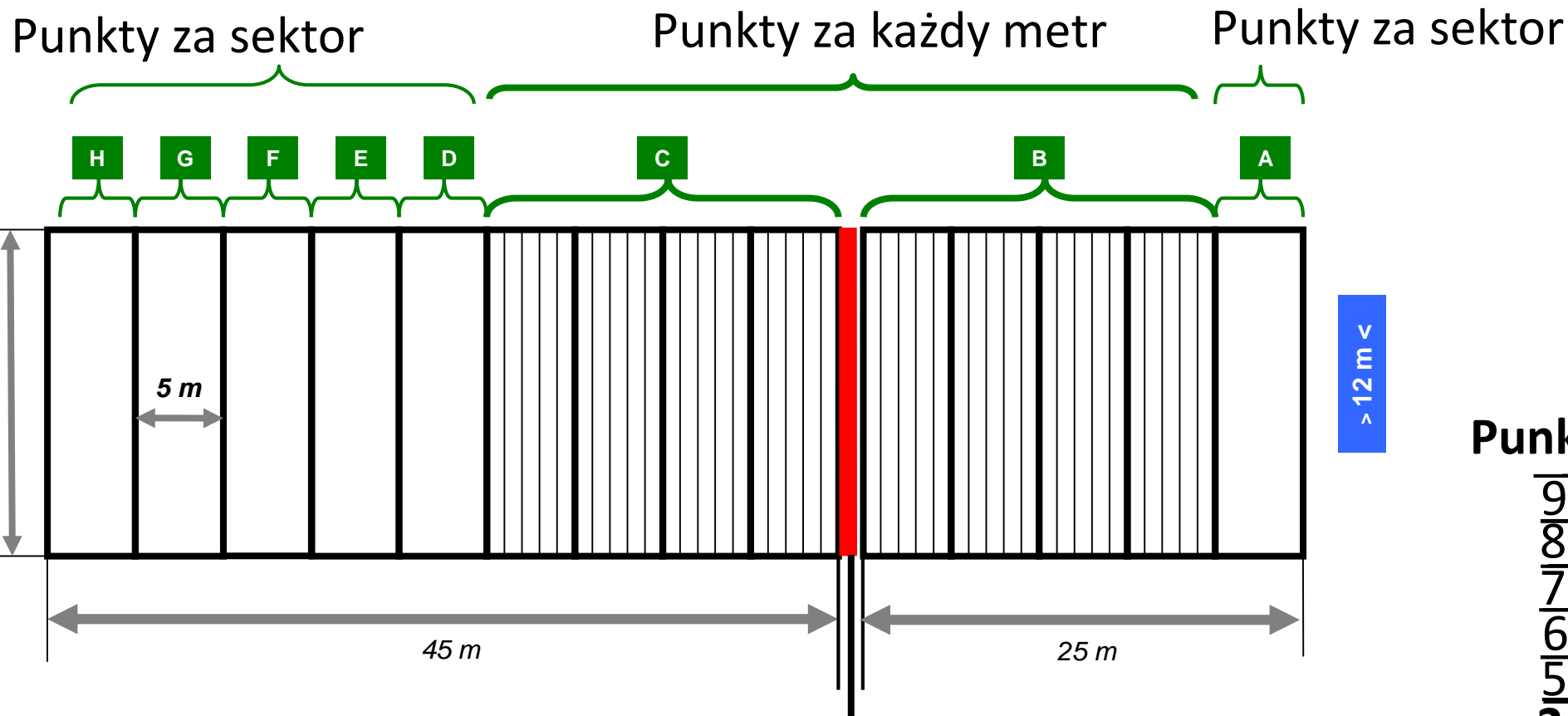
	<b>Rozpoznanie obiektów (za każdy obiekt)</b>	<b>Ilość pkt karnych</b>
①	<p>Prawidłowe zdjęcie lub znak w tolerancji 3 mm na mapie od rzeczywistej pozycji:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ nie zaobserwowanie</li><li>▪ niewłaściwy obiekt lub pozycja</li></ul>	<p><b>30</b> <b>50</b> Maksymalna ilość pkt karnych <b>1000</b></p>
②	<p>Znaki na starcie lotnym, punktach zwrotnych i mecie:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ nie zaobserwowane</li><li>▪ niewłaściwy obiekt lub pozycja</li></ul>	<p><b>50</b> <b>100</b> Maksymalna ilość pkt karnych <b>500</b></p>

# 19 c.d. TABELA PUNKTÓW KARNYCH:

<b>PRÓBY LĄDOWAŃ</b>	<b>1 normalne</b>	<b>2 znad bramki</b>
Lądowanie na zewnątrz pasa, brak lądowania	250	250
Lądowanie nienormalne	100	100
Wytoczenie się z pasa lądowań	100	100
<b>Maksymalna ilość punktów za lądowanie</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

# Sposób punktowania za lądowania

Lądowanie nr: 1 + 2



Odległość	Sektor
45 m	H
40 m	G
35 m	F
30 m	E
25 m	D
20 m	C
-20 m	A
-25 m	B

**± 1 m od linii centralnej – sektor „zerowy”**

Punkty	
90	H Sektor 5 m
80	G Sektor 5 m
70	F Sektor 5 m
60	E Sektor 5 m
50	D Sektor 5 m
<b>2</b>	<b>C Za każdy metr</b>
<b>4</b>	<b>B Za każdy metr</b>
100	A Sektor 5 m