



Ваздухопловни
савез Србије

ПРАВИЛНИК ЗА ПРЕЦИЗНО ЛЕТЕЊЕ

Комисија за општу авијацију ВСС

Београд, Јул 2015.

САДРЖАЈ

А. ЦИЉЕВИ ТАКМИЧЕЊА У ПРЕЦИЗНОМ ЛЕТЕЊУ -----	3
ТАКМИЧАРСКА ПРАВИЛА -----	4
А.0 Увод-----	4
А.1 План лета и навигациони задаци -----	4
А.2 Посебни извиђачки задаци-----	7
А.3 Тест слетања -----	8
А.4 Употреба ГПС уређаја -----	10
А.5 Општа правила -----	12
А.6 Бодовање-----	12
А.7 Дисквалификација -----	13
А.8 Суђење-----	13
А.9 Жалбе-----	14
А.10 Табеле казнених бодова-----	15
Прилог А1: Информације о платненим ознакама -----	17
Прилог А2: Информације о обележавању ПСС -----	18
Прилог А3: Информације о процедурама слетања-----	19
Прилог А4: Пример плана лета -----	20
Прилог А5: Пример навигационог листа -----	21
Прилог А6: Пример судијске листе прецизног слетања -----	24

ЦИЉЕВИ ТАКМИЧЕЊА У ПРЕЦИЗНОМ ЛЕТЕЊУ

Ово је такмичење пилота на једномоторним клипним авионима у појединачној конкуренцији. Спортско прецизно летење има за циљ да побољша основне вештине летења и навигације једног пилота при управљању авионом у основним условима визуелног летења без коришћења техничких средстава која унапређују безбедност летења. Прецизно летење је еквивалентно спортској оријентацији, која је одавно позната атлетска дисциплина.

Такмичење се састоји из три групе задатака:

1. Планирање лета и навигација (временска тачност)
2. Извиђање
3. Слетање

Коначни циљ спортског прецизног летења постиже се:

1. Повећањем способности израчунавања прецизног плана лета уз коришћење основне опреме;
2. Повећањем способности тачног праћења задане линије пута уз стриктно поштовање времена летења;
3. Повећањем способности обављања стварних извиђачких задатака из ваздуха уз истовремено навигационо вођење авиона по утврђеном времену летења;
4. Повећањем способности приземљења авиона на кратке и узане површине уз симулацију прилаза преко дрвећа и других препрека, чиме се у потпуности показује пилотова вештина управљања авионом на безбедан и прецизан начин.

A. ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА

A.0 УВОД

A.0.1 Такмичење у прецизном летењу намењено је пилотима у појединачној конкуренцији, на једномоторним клипним авионима класе Ц, у најмање 1,5 сати трајања, са минималном масом празног авиона од 175 кг. Сваки пилот-такмичар мора имати важећу дозволу пилота и спортску дозволу ВСС. Сваки авион мора имати важеће Уверење о пловидбености.

A.0.2 На такмичењу могу учествовати сви аероклубови и појединци који су чланови ВСС, као и други такмичари који поседују стране спортске дозволе у отвореној конкуренцији.

A.0.3 Такмичење ће се састојати из следећих група задатака:

1. Планирање лета и навигација (временска тачност)
2. Извиђање
3. Слетање

A.0.4 Сваки такмичар летеће на истом авиону током целог такмичења, изузев ако замену дозволи Директор такмичења (његово дискреционо право), када се авион замењује другим истог типа. На једном авиону, могу да лете највише 3(три) такмичара.

A.1 ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА И НАВИГАЦИОНИ ЗАДАЦИ

A.1.1 ЗАДАТАК ПЛАНИРАЊА ЛЕТА

A.1.1.1 Такмичар се мора јавити на улазу у собу за припрему плана лета пет (5) минута пре предвиђеног времена ради провере на недозвољену опрему.

A.1.1.2 Такмичар може ући у собу за припрему плана лета три (3) минута пре предвођеног времена, како би припремио сто и опрему, пре него што добије коверту са следећим документима: (1) картом, (2) комплетом инструкција, (3) комплетом фотографија, (4) формуларом за припрему плана лета, (5) картама доласка и одласка.

A.1.1.3 Такмичар треба да прорачуна свој план лета за руту у навигационом задатку, који мора предати званичницима такмичења најкасније 30 минута после добијања инструкција за лет. Након предаје плана лета, али не раније од 20 минута по добијању инструкција за лет, пилот ће добити компјутерски план лета.

A.1.1.4 Инструкције ће дефинисати све потребне процедуре у лету и окретне тачке. Окретне тачке, као и тачке старта и циља биће означене знаком у облику чиоде и заокружене. Окретне тачке биће нумерисане. Биће дати и брзина и правац ветра између 5 и 30 чворова. Ветар на компјутерском плану лета се може разликовати. Сви такмичари раде са истим ветром на компјутерском плану лета. Карта на којој је јасно означена навигациона рута и фотографије морају бити истакнуте у соби за планирање лета.

A.1.1.5 План лета захтева од такмичара да рачуна само стварни курс у пуним степенима и време на свакој маршрути у минутима и секундама. Дужина маршруте биће дата са тачношћу од десетог дела миље. Време за извођење процедуре заокрета такмичар не треба да додаје.

A.1.1.6 Ако се ветар битно промени у току такмичења (више од 45 степени и/или више од 10 чворова) мора бити дат нови компјутерски план лета такмичарима (новој-следећој групи такмичара).

Компјутерски планови лета засновани на званичном ТАС сваког такмичара биће обезбеђени од стране организатора, а користеће их сви такмичари.

Компјутерски план лета треба да садржи:

- локална времена полетања, старта/циља и свих окретних тачака у сатима, минутима и секундама;
- стварни курс и линију пута у целим степенима;
- брзину у односу на земљу у десетим деловима чворова;
- растојања у десетим деловима миље;
- време маршруте у минутима и секундама.

A.1.1.7 За припрему карте, такмичар има 30 минута, поред 30 минута за планирање лета. То значи да такмичар који преда свој план лета након 20 минута има укупно 40 минута за припрему карте. Припрема карте обавиће се у соби за планирање лета. Напуштање ове собе после више од 60 минута по добијању инструкција, доноси казнене бодове. Од момента када такмичар напусти собу за планирање лета, има 15 минута на располагању да стигне до свог авиона, припреми га за лет, стартује и одрула га до места полетања.

A.1.1.8 Прорачуни у планирању лета обавиће се ручним средствима. Није дозвољена електронска опрема изузев часовника и нису дозвољене претходно припремљене табеле за прорачун.

A.1.2 НАВИГАЦИОНИ ЗАДАЦИ

A.1.2.1 Обавиће се два навигациона задатка. Циљ сваког задатка је процена вештине такмичара у прецизној навигацији и временској тачности. Задатак садржи одржавање тачне маршруте, висине и брзине у односу на земљу.

A.1.2.1.1 Време ће се проверавати на старту, при прелетању тачака старта и циља, као и на окретним тачкама и другим контролним тачкама. Може се дати најкасније време доласка на завршну путању/чекање после проласка линије циља, на аеродрому где се такмичење одржава.

A.1.2.1.2 Окретне тачке нису обавезно и тачке за контролу времена. Биће постављено 6 до 8 тачака за контролу времена, од чега су 3 тајне тачке и у којима су и тачке полетања, старта и циља. У првих 800 метара сваке етапе не може се поставити тајна тачка. Ни један навигациони задатак не може да има више од 8 лега. Сви легови ће бити у правој линији.

A.1.2.1.3 Авион мора заузети тачан правац у првој маршрути у тренутку прелетања тачке старта да би био позитивно идентификован. Кружење после прелетање тачке старта није дозвољено, осим ако је предвиђено за одређене процедуре лета.

A.1.2.1.4 Тачке старта, окретна тачка и тачка циља морају бити јасно дефинисани објекти и на карти и на земљи.

A.1.2.1.5 Током лета на навигационом задатку препоручена висина је 1000 стопа изнад земље (1000 фт AGL). Организатор има право да објави другачију висину из безбедносних

разлога. Минимална висина лета је 500 стопа AGL. Ако државни пропис налаже висину већу од 500 стопа то мора бити објављено у локалним прописима.

- A.1.2.2** Растојање на сваком од два навигациона задатка не треба да буде мање од 70 НМ и не веће од 100 НМ. Укупно растојање за оба навигациона теста не треба да прелази 180 НМ. Сваки навигациони задатак биће пропраћен одговарајућим плановима лета и тестовима извиђања. Најмања дозвољена ТАС је 60 ктс. Објављивање брзина биће спроведено на по 5 ктс најмање.
- A.1.2.3** Карте одласка и доласка даваће позиције тачака старта и циља. Карте ће бити у размери 1:50.000 и биће дефинисане у локалним прописима (Билтену такмичења).
- A.1.2.4** Контролне (окретне) тачке се морају прелетети из исправног смера дуж долазне путање на линији маршруте. Провера времена вршиће се у тренутку када авион прелети линију управну на линију путање.
- A.1.2.5** Процедурални заокрет биће предвођен на оним окретним тачкама које захтевају да се начини промена правца за више од 90 степени. Процедурални заокрети су обавезни. Када је предвиђен процедурални заокрет, компјутерски план лета који је дат такмичару укључиће један минут за заокрет који се уписује на посебној линији. Дијаграми који показују облик процедуралног заокрета показиваће путању лета. Један прелет мора бити обављен (види Прилог А3). Неизвођење процедуралног заокрета такмичару доноси казнене бодове.
- A.1.2.6** Било који такмичар који није идентификован на контролној тачки биће забележен као “неосмотрен” и биће му дат максималан број казних бодова.
- A.1.2.7** Да би био идентификован на било којој контролној тачки, земаљски осматрач мора бити у могућности да види регистарску ознаку авиона, и/или такмичарску ознаку и/или забележи тип и боје авиона.
- A.1.2.8** За такмичење ће се користити само карте са добрим топографским информацијама размере од 1:200 000 до 1:300 000. Само за случај опасности, дозвољена је употреба ИСАО карата размере 1:500 000. Током такмичења није дозвољена употреба других карата изузев карата одлета и прилаза.
- A.1.2.9** Сва електронска опрема и аутопилот биће запечаћени и неће се користити током такмичења изузев у случају опасности. Сваки поломљени печат довешће до дисквалификације такмичара.

A.2 ПОСЕБНИ ИЗВИЃАЧКИ ЗАДАЦИ

- A.2.1** Циљ ових задатака је оцена способности такмичара да правилно уочи објекте током комплексног навигационог лета. Задатак укључује:
- идентификацију платнених ознака дуж руте;
 - идентификацију објеката са фотографије;
 - означавање обе врсте објеката на такмичарској карти.
- A.2.2** Поставиће се најмање 3 платнене ознаке поред оних на старту и циљу и на тачкама за проверу времена и најмање 3, али не више од 6 објеката, што укупно чини највише 12 објеката.
Платнене ознаке на старту, циљу и окретним тачкама биће постављене што ближе овим тачкама, али у кругу од 30 метара.
Такмичар ће обележити тачну позицију свих платнених ознака и фотографија на картама (види Прилог А1).
- A.2.3** Платнене ознаке нису обавезне на тајним контролним тачкама.
- A.2.4** Платнене ознаке су обавезне на тачкама старта, циља и на окретним тачкама и морају бити слова алфабета. Платнене ознаке на маршрути нису слова алфабета. Дозвољена слова или знаци су они садржани у Прилогу А1.
- A.2.5** Тачан објекат за идентификацију биће заокружен на свакој фотографији.
- A.2.6** Ни једна фотографија или објекат неће бити постављен на првих 800 метара сваке маршруте.
- A.2.7** Погрешно идентификоване фотографије или објекти доносе такмичару казнене бодове (види А.10.2.1).
- A.2.8** По завршетку лета, такмичар има 5 минута да седећи у кабини комплетира означавање на карти. Ових 5 минута почиње да се рачуна од тренутка заустављања авиона на стајанци.
- A.2.9** Такмичар иде на дебрифинг што је пре могуће.
- A.2.10** Процедура бодовања извиђачког задатка је следећа:
1. Фото објекти:
 - бодују се као “тачне/нетачне позиције” или “неосмотрене”;
 2. Платнени објекти на старту, циљу и окретним тачкама:
 - бодују се као “тачне/нетачне позиције” или “неосмотрене”;
 3. Платнени објекти на маршрути:
 - пореди се број означених објеката на маршрути са званичним бројем постављених објеката;
 - објекти који недостају биће бодовани као “неосмотрени”;
 - објекти који су означени бодују се као “тачни” или као “нетачан објекат или позиција”.

A.3 ЗАДАТАК ПРЕЦИЗНО СЛЕТАЊЕ

A.3.1 Циљ овог задатка је оцењивање способности пилота на слетањима разних врста. Школски круг за слетање може бити у десно или у лево. Слетање у 1 и 4 слетању треба да буде са 500 стопа QФЕ, али у 2 и 3 слетању не мање од 1000 и не више од 1200 стопа QФЕ. Ове висине дефинисаће руководство такмичења које једино има право да мења правац заокрета. Задаци укључују доле описана слетања:

A.3.1.1 Слетање 1: нормално слетање

Слетање код којег се користи снага мотора, ваздушне кочнице, закрилца и клизање, према жељи пилота.

A.3.1.2 Слетање 2: принудно слетање

У правцу нулте линије, снага мотора се смањује на релант на висини од 1000 до 1200 стопа QФЕ. После тога се не додаје снага мотору. Употреба закрилаца, кочница и клизања је дозвољена према жељи пилота.

A.3.1.3 Слетање 3: принудно слетање без закрилаца

У правцу нулте линије, лети се са потпуно увученим закрилцима, снага мотора се смањује на релант на висини од 1000 до 1200 стопа QФЕ. После тога се закрилца и кочнице не извлаче, а мотору се не додаје снага. Употреба клизања је дозвољена према жељи пилота.

A.3.1.4 Слетање 4: слетање са препреком

Такмичар слеће након прелетања препреке висине 2 метра постављене на 50 метара испред линије слетања. Употреба закрилаца, кочница, снаге мотора и клизања је дозвољена према жељи пилота. Нису дозвољени прилази, код слетања са препреком, при којима су точкови нижи од препреке при прелетању.

A.3.2 Слетања ће се обављати као посебна дисциплина, како би све судије могле да присуствују. Зависно од ситуације, директор такмичења одлучује да слетање спроведе на неки од следећих начина:

- након сваког слетања - потпуно заустављање;
- два слетања са “touch and go” између.
- четири слетања са “touch and go” између.

Редослед слетања биће објављен на брифингу пре ове дисциплине.

A.3.3 Сва слетања треба да буду што ближе нули, у оквиру правоугаоног појаса широког 12, а дугачког 72 метра (види Прилог А2). Овај појас мора бити означен и авион мора слетети у оквиру тог поља.

A.3.4 Додир на приземљењу мора бити на оба точка главног стајног трапа истовремено, са максимално дозвољеним растојањем од 5 метара између једног и другог точка, изузев када Главни судија одреди да постоји значајан бочни ветар. Ако је авион додирнуо земљу у или после зоне нуле, а растојање између точкова при слетању је 5 метара или мање, за тачку слетања се узима тачка додира првог точка.

Ако је растојање између точкова веће од 5 метара, за тачку слетања се узима тачка додира другог точка.

Носни точак стајног трапа не сме додиривати земљу. Авиони са репним точком морају слетети са конфигурацијом у којој је репни точак испод хоризонталне равни.

- A.3.5** За слетање у или после нулте зоне се узима тренутак када авион престане са скоковима на слетању. Ако авион одскаче пре и после линије нуле, бодује се оно слетање које носи највише казних бодова.
- A.3.6** За авион се каже да одскаче ако се обе (или једна) ноге главног стајног трапа одлепе од земље после слетања, до висине веће од пречника точка, или за растојање веће од 15 метара. Скок у квадрату од 5 метара се рачуна на следећи начин: квадрат минус 4 метра, минус измерено растојање дизања.
- A.3.7** У случају додира земље било ког дела авиона пре зоне нуле, мери се растојање од тачке додира до линије нуле. У случају слетања репним точком које се оцењује као слетање на три тачке (репни точак се може кретати по земљи највише 5 метара пре тачкова главног стајног трапа), мери се тачка додира главног стајног трапа.
- A.3.8** Услови бочног ветра постоје, ако бочна компонента ветра под правим углом у односу на писту, износи 8 ктс и више. Правац и брзина ветра мериће се што ближе линији нуле погодним анемометром и забележиће се за свако слетање. Максимално дозвољена вредност леђног ветра је 3 ктс.
Главни судија ће одлучити да ли постоји значајан бочни ветар и наредиће да се постави уочљив знак заставицом, 30 метара пре линије нуле како би се обавестили такмичари.
Слетање на точак који је уз ветар главног стајног трапа дозвољено је само ако постоји бочни ветар.
- A.3.9** Снага мотора мора бити на реланту при слетању, а дозвољено је само толико повећање снаге да авион покрене и настави кретање до краја стазе. По напуштању стазе, ПСС мора бити испражњена.
- A.3.10** Слетања за која се сматра да су ван нормалних се дефинишу као:
- Носни точак на земљи;
 - Репни точак није испод хоризонталне равни;
 - Један од тачкова главног стајног трапа није на земљи, а није оглашено постојање бочног ветра, и то за висину већу од пречника точка;
 - Слетање на точак низ ветар главног стајног трапа, у условима бочног ветра, где је точак који није на земљи на висини већој од пречника точка;
 - Било који део авиона осим тачкова додирује земљу;
 - Увлачење закрилаца унутар зоне слетања пре додира;
 - Слетање са забрављеним точковима;
 - Главни точкови стајног трапа се одлепљују од земље, док је носни точак и даље на земљи.
- A.3.11** Ако такмичарски авион не слети ни на једном слетању у задацима слетања или слети ван зоне слетања, биће му додељени казнени бодови.
- A.3.12** Сви прилази и слетања се морају извршити безбедно. Ако Главни судија, директор такмичења или званични посматрач процене да постоји опасност у прилазу или при слетању, летови ће се зауставити, док жири не донесе своју одлуку (види А.7.1).

A.4 УПОТРЕБА ГПС-ЛОГЕРА

- A.4.1** Употреба опреме за регистровање података о лету је, почев од 1. 1. 2002. године, обавезна на Светским и Континенталним такмичењима ФАИ. Организатори осталих такмичења могу дати одобрење за коришћење ове врсте опреме.
- A.4.2** Само опрема одобрена од Комисије за Општу авијацију ВСС може се користити на државном првенству.
- A.4.3** Захтеви за опрему за регистровање података о лету се налазе у Спортском правилнику за општу авијацију – део 4 Анекс 2 (Захтеви за опрему).
- A.4.4** Судије и остало особље на контролним тачкама нису неопходни ако се користи ова опрема.
- A.4.5** Такмичар је одговоран за исправан рад система за регистровање лета на авиону.
- A.4.6** Ни један такмичар не сме ни на који начин утицати на рад система за регистровање лета, у противном ће бити дисквалификован.
- A.4.7.** Посебна питања везана за ове системе биће обрађена на брифингу.
- A.4.8.** Главни судија или судија именован од главног судије ће користити регистроване податке о лету сваког такмичара штампане на папиру или на екрану рачунара, ради доношења суда о временима проласка, могућим кршењима правила летења или инструкција за лет.
- A.4.9.** Пре сваког лета, пилот се мора уверити да је његова опрема за регистровање података лета очишћена од свих претходних података.
- A.4.10.** Опрема за регистровање података о лету не сме пилоту давати никакве податке о позицији или кретању авиона, али може показивати исправност рада.
- A.4.11.** Када користи ГПС/логер са сензором притиска, планер руте мора узети следеће у обзир:
- ако се за контролне тачке користе прелази, раскрснице, мостови и сл. и не постоје скице за такмичаре, средина објекта или знак на земљи ће бити тачка контроле времена;
 - током планирања руте, висине по бритиску и координате контролних тачака се морају осматрити на земљи, помоћу два независна ГПС уређаја који раде у WGS-84;
 - тачке старта и циља не треба да буду идентичне;
 - мора бити дата минимална висина прелетања тачака старта, окрета и циља;
 - позиција контролне тачке се мора проверити из авиона пре почетка летења.
- A.4.12.** Када се за прелетање контролних тачака користе GPS логери, примењују се следећа правила:
- такмичар мора прелетети сваку тачку у одређеном “интервалу”;
 - “интервал” се дефинише као 750 м лево и десно од контролне тачке
 - на тачки старта - управно на одлазни курс;
 - на тачкама окрета и циља - управно на долазни курс;

- прелет ван “интервала” бележи се као “неосмотрен”.

A.4.13. Када се користе ГПС логери:

- максимални укупни број објеката и фотографија је 16, минимални 9;
- максимални број фотографија је 10, минимални 6;
- максимални број објеката(платнених) на земљи је 6, минимални 3.

A.5 ОПШТА ПРАВИЛА

- A.5.1** Сви такмичарски авиони морају имати јасно исписане словне или нумеричке ознаке, јасно уочљиве са земље, када је авион на 1000 стопа изнад земље.
- A.5.2** Сви поклопци точкова стајног трапа (спатс) морају се пре такмичења уклонити. Руководство такмичења може обојити сваки точак ради лакше видљивости на видео снимку. Сва слетања ће бити снимана камером, само као помоћ жирију. Било која модификација, трајна или привремена, на точковима, носачима или амортизерима која није одобрена од произвођача или ваздухопловних власти је забрањена и може довести до дисквалификације.
- A.5.3** У случају неуспелог старта, такмичар не сме напуштати авион и не сме разговарати са члановима своје екипе. Такмичар ће радио-везом ступити у контакт са руководством такмичења и објаснити ситуацију и следити даља упутства.
- A.5.4** У случају скраћења времена лета, директор такмичења ће размотрити алтернативне задатке са жиријем, главним судијом и вођама екипа пре давања инструкција како ће се такмичење наставити. Такмичење мора садржати најмање један навигациони задатак и најмање два слетања.
- A.5.5** Да би такмичење било признато, потребно је минимум 8 такмичара из 4 Аеро клуба.
- A.5.6** Пушење је забрањено током свих брифинга и у соби за планирање лета.
- A.5.7** Такмичарима није дозвољено да конзумирају алкохол најмање 10 сати пре почетка такмичарског дана.
- A.5.8** Званични језик такмичења је српски.

A.6 БОДОВАЊЕ

- A.6.1** У случају непотпуног такмичења, казнени бодови на прецизном слетању ће се подесити формулом. Број навигационих задатака се множи са два и дели бројем слетања.
- A.6.2** Такмичење је истовремено и појединачно и екипно. За екипног победника рачуна се укупни број казних бодова 2 најбоља пилота из истог аероклуба. Победничка екипа добија пехар.
- A.6.3** Коначне резултате у појединачној конкуренцији чини збир свих казних бодова. У свакој секцији и подсекцији, бодови се морају додати како би се добио укупан број бодова за сваког такмичара. Такмичар са најмањим бројем бодова је победник.
- A.6.4** У случају да два или више такмичара имају исти број казних бодова, за победника се проглашава такмичар са мањим бројем бодова по дисциплинама по следећем редоследу:
1. такмичар са мањим бројем бодова у планирању лета и навигацији (временска тачност);
 2. такмичар са мањим бројем бодова на прецизном слетању.

A.6.5 У случају да два или више такмичара имају исти број бодова у навигационим задацима или на слетању, примењиваће се следеће:

A.6.5.1 Победник у навигацији:

1. такмичар са најмањим бројем бодова за летење (временска тачност);
2. такмичар са најмањим бројем бодова на свим тајним контролним тачкама;
3. такмичар са најмањим бројем бодова на извиђачким задацима.

A.6.5.2 Победник у прецизном слетању:

Такмичар са најмањим бројем бодова у:

1. принудном слетању без закрилаца;
2. принудном слетању;
3. слетању са препреком.

A.6.6 Ако је и даље победник неизвестан, биће проглашено више победника (подела места).

A.7 ДИСКВАЛИФИКАЦИЈА

A.7.1 Свако непрописно или лоше понашање такмичара на земљи или у ваздуху, укључујући неспортско понашање против других такмичара, може довести до дисквалификације дотичног такмичара од стране жирија такмичења.

A.7.2 Ако такмичар контактира било кога осим званичних лица такмичења, од уласка у собу за припрему лета до полетања последњег такмичара на навигациони задатак или уђе у простор забрањен за такмичаре без одобрења биће дисквалификован и он и његова екипа.

A.7.3 Сваки такмичар који користи недозвољену опрему у соби за планирање лета или у авиону или у безбедносној зони или је оштетио печат на опреми или је утицао на рад система за регистровање података о лету биће дисквалификован, а и његова екипа ризикује дисквалификацију.

A.7.4 Било каква неовлашћена измена на стајном трапу током тестова слетања као што је дато у пар.А.5.2 може довести до дисквалификације такмичара.

A.8 СУЂЕЊЕ

A.8.1 Главног судију поставља ВСС - Комисија за општу авијацију, пре такмичења. Сви аероклубови се позивају да пошаљу своје судије које ће надгледати тачке дуж руте. Главни судија је надлежан да распоређује судије на поједине тачке, да надгледају и контролишу времена. Судије ће такође учествовати у суђењу задатка прецизног слетања, према одлукама главног судије.

A.9 ЖАЛБЕ

A.9.1 Председника жирија и остале чланове жирија именује ВСС - Комисија за општу авијацију у складу са одредбама Општег спортског правилника ВСС. Њихове дужности укључују посматрање и обезбеђење одвијања такмичења у складу са

правилима ВСС и овог правилника. Такође, они одлучују по званичним жалбама такмичара. У случају замене неког члана жирија, новог члана именује Председник комисије за општу авијацију ВСС, након консултација са члановима комисије и непосредним организатором.

- A.9.2** Директор такмичења објављује резултате у појединачној конкуренцији што је пре могуће, најбољом расположивом методом. Резултати ће бити објављени као “прелиминарни резултати” и они су подложни протестима такмичара и променама.
- A.9.3** У року од 30 минута од објављивања појединачних резултата, пилот и/или вођа екипе може уложити писмени захтев за објашњење главном судији. Ако није задовољан објашњењем, пилот-такмичар или вођа екипе може предати званичну жалбу, која се предаје најкасније 30 минута након објашњења, директору такмичења уз прописану новчану накнаду.
- A.9.4** Видео снимке слетања може користити само жири када одлучује по жалби.
- A.9.5** Када је прописана новчана накнада за жалбу уплаћена директору такмичења, и предата жалба у писменој форми, жалба је званична и даје се жирију на одлучивање. Вођа екипе и такмичар имају право да се обрате жирију ако желе, док се разматра њихова жалба.
- A.9.6** Ако корекција Главног судије или донесена одлука жирија утиче на пласман других такмичара, извршиће се одговарајуће измене у резултатима.
- A.9.7** Жалбе против других такмичара нису дозвољене.
- A.9.8** Жири мора бити присутан и доступан за све време трајања такмичења да би радио по жалбама.
- A.9.9** Назначена накнада која се уплаћује за жалбу износи 3.000,00 дин. или 25 Еура и прилаже се уз писану жалбу. Ова се накнада враћа такмичару ако се жалба усвоји, а ако се одбије остаје организатору такмичења.

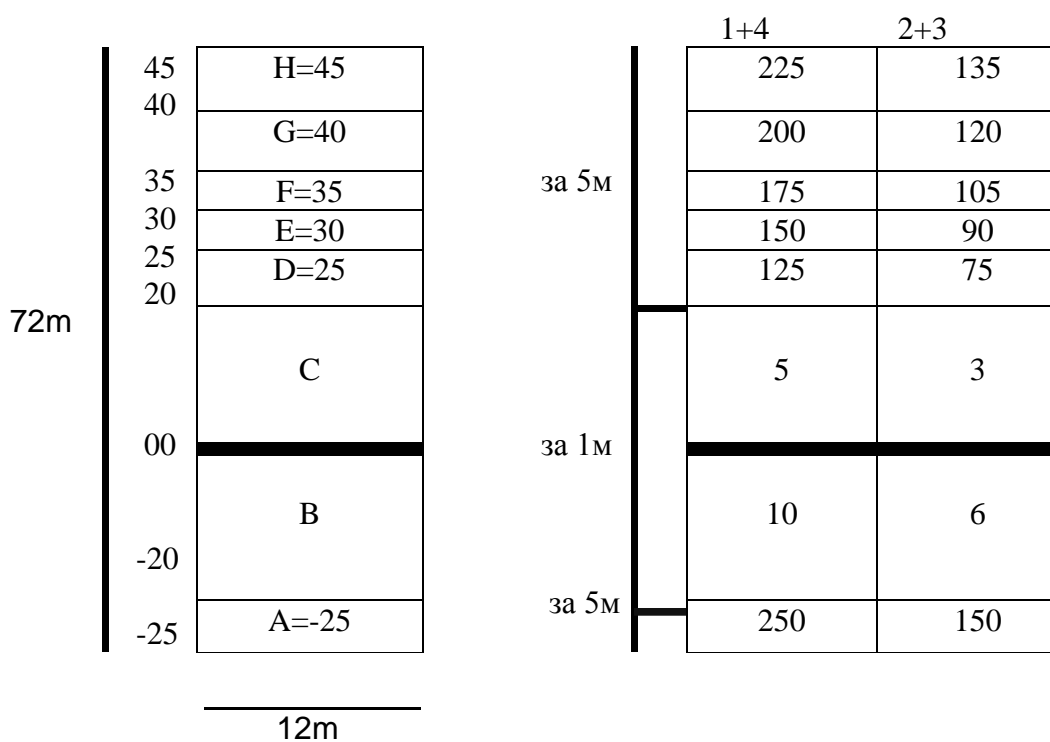
A.10 ТАБЕЛЕ КАЗНЕНИХ БОДОВА

A.10.1 ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА И НАВИГАЦИЈА (ВРЕМЕНСКА ТАЧНОСТ)

A.10.1.1		Казна	Мах. казна
	Припрема плана лета		
	- мах.дозвољена грешка $\pm 2^\circ$ у курсу	0	
	- додатна грешка на сваки степен	2	
	- мах.дозвољена грешка ± 5 секунди за време	0	
	- додатна грешка на сваки секунд	1	
	- максимална укупна казна		350
	- касна достава плана лета (>30 мин)	50	50
	- такмичар није напустио просторију за припрему плана лета после 60 мин	100	100
A.10.1.2	Време полетања авиона (почетак рулања)		
	- мах.дозвољена грешка +60 секунди	0	
	- рулање почело пре или после одобреног времена	200	200
A.10.1.3	Прелетање сваке тачке		
	- мах.дозвољена грешка ± 2 секунде	0	
	- додатна грешка на сваку целу секунду	3	100
	- неосмотрено	100	
A.10.1.4	Процедурални заокрет (по једном заокрету)		
	- неизвођење	200	200
A.10.1.5	Лет испод минималне висине (појединачно)	500	500
A.10.1.6	Остала одступања од линије пута (свако по:)		
	- кружење или скретање веће од 90°	200	200
	- непридржавање наведених рута у прилазу и одласку		200
	- кашњење у доласку на путању «низ ветар», ако је дато задње време доласка		200
A.10.1.7	Касна предаја такмичарске карте (>5 мин)	100	100
A.10.2	ИЗВИЋАЊЕ		
A.10.2.1	Фото и платнени објекти на рути		
	- коректно осмотрени (у оквиру 5 мм од стварне позиције)	0	
	- неосмотрени	20	20
	- нетачна фотографија, објекат или позиција	30	30
	Платнени објекти на старту, окретној тачки и циљу		
	- неосмотрени	50	50
	- нетачни	100	100

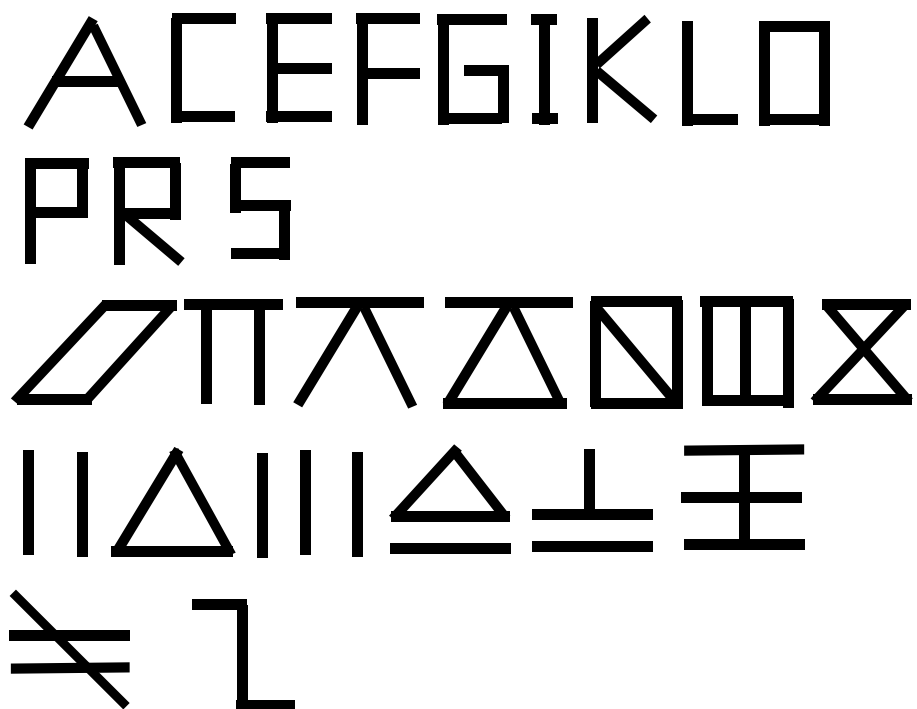
А.10.3 ПРЕЦИЗНО СЛЕТАЊЕ

	1	2	3	4
	Нормално слетање	Принудно слетање	Принудно слет. без закрилаца	Слетање преко препрека
Мах. казна по једном слетању ван стазе или без слетања	400	200	200	400
слетање ван нормалног (пар.А.3.10)	300	200	200	300
рулање ван стазе у страну	200	200	200	200
додавање снаге на стази	200	150	150	200
недозвољена употреба снаге мотора (у ваздуху)	50	50	50	50
недозвољена употреба закрилаца и кочница (у ваздуху)	-	200	200	-
додиривање, уништавање препреке или прекршај пар. А 3.1.4.	-	-	200	-
додиривање, уништавање препреке или прекршај пар. А 3.1.4.	-	-	-	400



ИНФОРМАЦИЈЕ О ПЛАТНЕНИМ ОЗНАКАМА

Платнене ознаке су беле или наранџасте боје, направљене од платна ширине 0.5 метара и укупне дужине између 3 и 4 метра. Дозвољена су следећа слова и знаци:



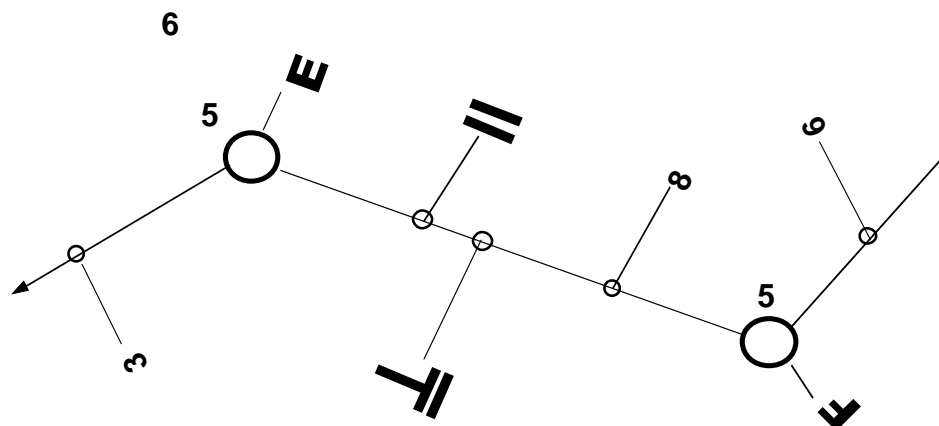
Ако се користе наведена слова, биће постављена тако да их пилот исправно види у правцу када лети према ознаци.

Пилот мора уочену ознаку нацртати на карти.

БЕЛЕЖЕЊЕ НА КАРТИ

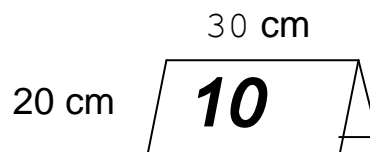
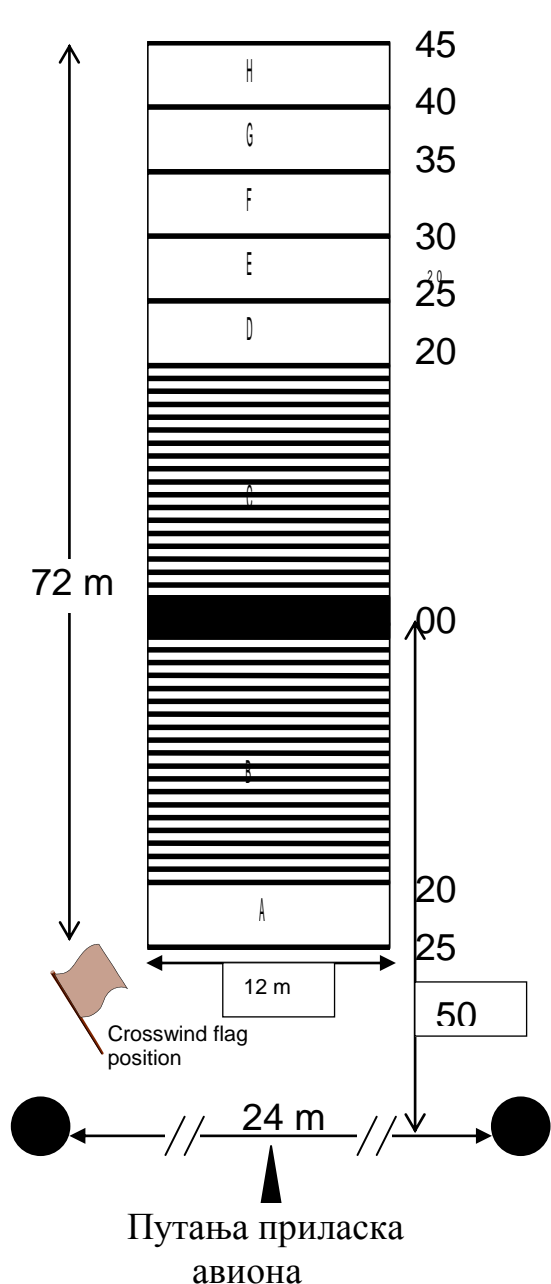
Означавање фотографија, знакова и слова мора бити исправно изведено како би се избегле тешкоће при бодовању после лета. Морају се унети ознаке онако како су уочене. Позиција се мора означити у виду чиоде или јасне тачке, а са стране треба да буде учртана уочена ознака.

Не сме бити сумње о тачној позицији ознаке.



ОБЕЛЕЖАВАЊЕ ПИСТЕ

ПРИЛОГ А2



Маркери

На обе стране ПСС поставиће се маркери ради помоћи судијама и видео екипи (маркери ће бити постављени на сваких 5 метара, од -20 до +20 метара).

Маркери се у продужетку постављају на сваких 5 метара.

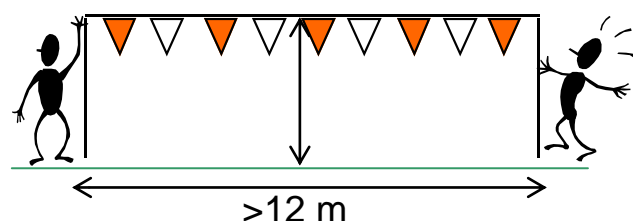
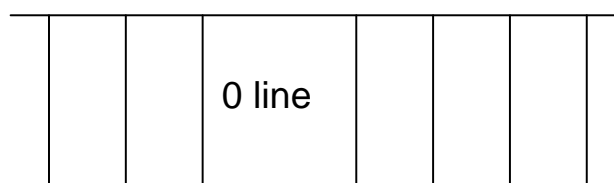
Стаза за слетање

У појасу од -20 до +20 метара сваки метар се обележава бојом или кредом (на трави), а ван ових појасева на сваких 5 метара (види слику). Зона нуле мора бити јасно означена.

Зона нуле

Постоји замишљена линија нуле, а зона нуле је по 1 метар пре и после ове линије. Ван зоне нуле, у простору од -20 до +20 метара, бодују се казнени бодови на сваки метар, а на даље на по 5 метара до краја стазе за слетање.

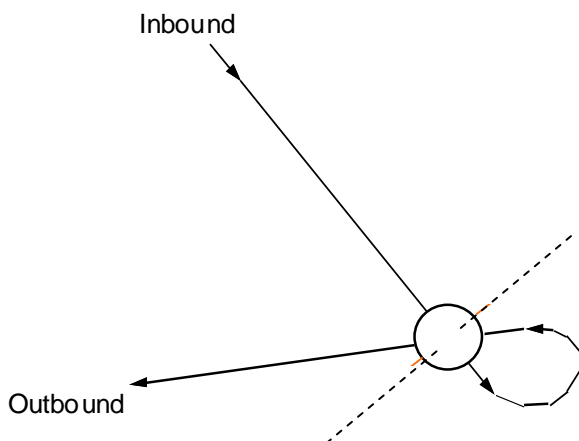
-2 -1 0 +1 +2 +3



Препреке

Препрека се поставља на 50 метара пре зоне нуле, а чини је најлонско уже са заставицама развучено између два стуба. Не везујте уже за стубове. Оно треба да лагано склизне са стубова. Висина (2 м) проверава се на оси стазе.

ИНФОРМАЦИЈЕ О ПРОЦЕДУРАЛНОМ ЗАОКРЕТУ

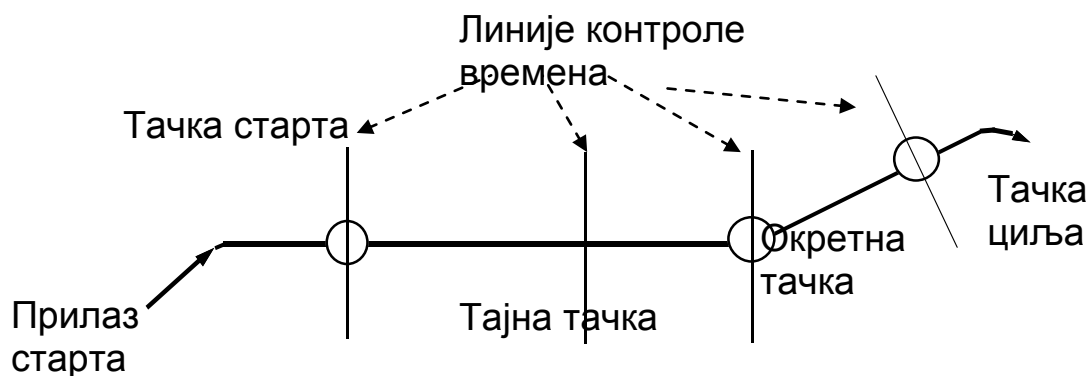


Процедурални заокрет

Процедурални заокрет је обавезан на окретним тачкама уколико је промена курса на тој тачки већа од 90 степени.

Време прелетања се увек бележи у доласку на окретну тачку.

ИНФОРМАЦИЈЕ О КУРСУ И МЕРЕЊУ ВРЕМЕНА



Време се увек бележи у долазној путањи на тачку старта, тајну тачку, окретну тачку и тачку циља.

Ако је такмичара немогуће идентификовати, бележи се максимални број казних бодова, на свакој од тачака.

УЗОРАК

ДП ПРЕЦ 2015

03 - 04 Септембар 2015

Flight plan Nav. test No 2

Start No... **1**.....

Name.....Клуб.....

Aircraft reg... **YU-DJW**.....Type... **U-75**.....

Declared TAS..... **70**.....kts

Wind... **270**.....degrees..... **15**.....kts

							Time schedule		
							Hrs	Min	Sec
						Take off	09	00	00
						Start p.	09	04	00
Leg No	Leg dist NM	True track deg	True heading deg	Ground speed kts	Time on leg min sec				
1	9.9					T.p. 1			
2	6.6					T.p. 2			
3	7.8					T.p. 3			
4	10.8					T.p. 4			
5	14.0					T.p. 5			
6	12.4					T.p. 6			
minute turn									One
7	15.0					T.p. 7			
8	9.9					Finish p.			

Penalties + =

	Hrs	Min	Sec.
Flight plan given out..... (scheduled)			
Flight plan returned.....			
Difference in time			
Leaving room			

УЗОРАК

ПРИЛОГ А5

ИЗВЕШТАЈ О ЛЕТУ

Navigation test

No 2

Start no.....

Name.....KLUB

Flight Planning

Heading error exceeding +/- 2° per full degree.....	2	Max
Time error exceeding +/- 5 sec per full second.....	1	350
Late delivery of flight plan >30 min.....	50	
Leaving the flight planning room after 60 min.....	100	
Take off: rolling before or after the 60 sec time slot.....	200	
Late submission of competition map (after 5 min limit)....	100	

P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8

Start	TP1	TP2	TP3	TP4	TP5	TP6	TP7	Finish

C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11

Date

Signed.....
Pilot

Failure to carry out prescribed procedure turn	each time	200 #.....
Flying below the minimum altitude	each time	500 #.....
Circling or backtracking	each time	200 #.....
Not following arrival/departure routes		200 #.....
Late arrival at downwind/holding pattern		200 #.....

