

*ПРАВИЛНИК ЗА РЕЛИ ЛЕТЕЊЕ - Издање 2015, допуњено/измењено 2021.*



Ваздухопловни  
савез Србије

**ОПШТА АВИЈАЦИЈА**  
**ПРАВИЛНИК ЗА РЕЛИ ЛЕТЕЊЕ**

Београд, 20.април 2021.

САДРЖАЈ

ЦИЉЕВИ АЕРОРЕЛИЈА .....	3
А. ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА .....	3
А.1. УВОД .....	3
А.2. ДЕТАЉИ ТАКМИЧЕЊА .....	3
А.2.1. Навигациони тест .....	3
А.2.2. Уцртавање навигационог теста .....	4
А.2.3. Временски тестови .....	4
А.2.4. Тест осматрања .....	5
А.2.5. Тест слетања .....	6
А.2.6. Коришћење GPS - "логгер" .....	7
А.3. ОПШТА ПРАВИЛА .....	8
А.4. КАЗНЕ .....	9
А.5. ДИСКВАЛИФИКАЦИЈА .....	10
А.6. ПРИЈАВА .....	10
А.7. ВАЗДУХОПЛОВ .....	11
А.8. ПРОТЕСТИ .....	11
А.9. КОНАЧНИ РЕЗУЛТАТИ .....	12
ПРИЛОГ А1 - ИНФОРМАЦИЈЕ О ЗАМАЉСКИМ ЦИЉЕВИМА .....	13
ПРИЛОГ А2 - СТАЗА ЗА ПРЕЦИЗНО СЛЕТАЊЕ .....	14
ПРИЛОГ А3 - ТАКМИЧАРСКА ЛИСТА .....	15

## ЦИЉЕВИ АЕРОРЕЛИЈА

Сврха такмичења у аерорелију је да побољша основне летачке вештине које ће омогућити посади релија да води навигацију и управља ваздухопловом под основним ВФР условима, што је могуће независније од техничких система, на тај начин аерорели побољшава безбедност летења.

Овај свеукупни циљ у аерорелију се постиже:

- посебним истицањем способности вођења навигације по задатој рути, коришћењем основних уређаја.
- посебним истицањем способности пилота да лете по прецизној одређеној путањи придржавајући се што је могуће ближе временским тестовима (тест тачности).
- посебним истицањем способности пилота за управљање ваздухопловом на кратким и уским слетаним стазама (тест слетања).
- и најзад демонстрирањем тимске способности за тачним и безбедним летењем.

## А. ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА

### А.1. УВОД

А.1.1. Такмичења се врше искључиво у ВФР условима, како одређује ИСАО и подложна су локалним прописима. Пре сваке етапе обезбеђени су детаљни брифинзи о метеоролошким условима. Ако се услови погоршају током такмичења, пилот је искључиво одговоран за доношење одлуке о наставку или прекиду лета.

А.1.2. Такмичење или било која његова етапа могу да се одложе, измене или пониште, због преовлађујућих временских услова, или због неких других разлога, према нахођењу Директора такмичења уз сагласност главног судије, а после консултације са жиријем.

### А.2. ДЕТАЉИ ТАКМИЧЕЊА

#### А.2.1. Навигациони тест

А.2.1.1. Постоје два навигациона теста. Тест може да обухвати било који број етапа, од којих се свака етапа разликује по дужини, од 100 до 160 наутичких миља. Укупна дужина етапа током једног дана не сме бити већа од 250 NM.

А.2.1.1. Све тачке на којима се врши мерење називају се "Check point" (тачке провере). Почетна тачка, тачка заокрета и крајња тачка - су тачке провере, а такође постоје и тачке провере на рути. Сваку тачку провере треба описати у упутству за лет. Број тачака провере, изузимајући почетну тачку, на свакој етапи треба да одговара дужини етапе у наутичким миљама подељено са 10, и то заокружено.

А.2.1.3. Сваки тест се састоји из:

- а) временског теста
- б) осматрачког теста (фотографије и циљеви)
- ц) теста слетања (најмање 1, а највише 2)

#### A.2.2. Уцртавање навигационог теста

A.2.2.1. тачке провере (CP) мора да буду циљне тачке на земљи. CP треба јасно да буду означене у инструкцији за лет.

A.2.2.2. "Plotting points" - прорачуната позиција (PP) треба да буду приказана на такмичарској мапи (раскрсница, црква, мост, одштампане координате раскрсница итд.). PP треба јасно да буду описане у инструкцији за лет.

A.2.2.2.1. Ако CP није приказана на такмичарској мапи, треба користити PP. У том случају у инструкцији за лет треба унети скице тачака провере (оријентисане ка северу) и њихов однос са PP. Растојање PP од CP не сме бити веће до 2 NM.

A.2.2.3. Инструкције за "Plotting points" и/или "Checkpoints", могу се дати као:

- (I) позната позиција
- (II) координате (географска ширина и дужина)
- (III) комбинација курса (путање) и/или растојања од или до (I) и (II); информација не сме да садржи више од једног могућег решења за уцртавање позиције.

A.2.2.4. Претходно коришћени PP, или центар неког аеродрома и летеилишта или раскрснице, јесу "познате позиције".

A.2.2.5. Локације познате организатору, али непознате осталим учесницима, не могу бити "познате позиције".

A.2.2.6. Путање лета биће означене магнетским или правим степенима. Ако се ради о магнетским, организатор ће објавити вредност магнетне варијације која је у употреби.

A.2.2.7. Растојања се дају у десетим деловима наутничких миља или километрима. Упоредне размернике за претварање *nm* на мапи у NM или *km*, треба приказати.

A.2.2.8. Линија не сме да се протеже од тачке која на такмичарској мапи није приказана.

A.2.2.9. Путања по којој треба летети је од једне тачке провере, до друге тачке провере.

A.2.2.10. Почетну тачку "Start points" (SP) треба надлетети у правцу одлетног курса од SP. Ваздухоплов мора да лети у складу са прописаном инструкцијом за полетање.

A.2.2.11. После преласка завршне тачке "Finish points" (FP) авион мора да лети по прописаној инструкцији прилаза за слетање.

#### A.2.3. Временски тестови

A.2.3.1. Мерење времена врши се на полетању, на проласку почетне тачке и завршној тачки и на најмање две тачке провере. Тачке за проверу времена на рути, не објављују се у инструкцији за лет.

A.2.3.2. За сваку тачку провере времена, осим за проверу времена на рути, дају се у инструкцији за лет. Времена се могу дати и за друге тачке (нпр. за прелетање друма) дуж путање. Ове тачке треба дефинисати у инструкцији као тачке провере - "Checkpoints" (CP). Било која од њих, или све, могу да се користе као временске тачке провере.

A.2.3.3. Сваку временску тачку провере треба јасно означити помоћу знака(платна).

A.2.3.4. Сваки авион мора да прелети изнад тачке провере (CP) из правца одлетне путање, на висини која није већа до 1000 стопа AGL, нити нижа од 500 стопа AGL. Временска провера врши се кад авион пресече линију управну на одлетну путању.

A.2.3.5. Летење на мањим висинама од прописане минималне висине (сваки пут) повлачи казнене поене.

A.2.3.6. Кружење или враћање, са заокретом већим од 90° са обе стране долетне путање (сваки пут) повлачи казнене поене.

A.2.3.7. Да би се извршила идентификација на било којој тачки провере од стране осматрача са земље (судије) потребно је да види регистрацију авиона или такмичарски број, или да је уочљив тип авиона (високо/нискокрилац) и боја.

A.2.3.8. Ваздухоплов који није идентификован на било којој временској тачки провере, биће означен као "неосмотрен", а посада ће добити максималан број казних поена за временски тест на тој тачки.

A.2.3.9. Временске тачке се могу одредити по локалном времену, UTC времену или протеклом времену после полетања (точкови почињу затрчавање = 0,0).

#### A:2.4. Тест осматрања

A.2.4.1. Посаде ће добити два комплекта фотографија. Први комплет садржи фотографије тачака провере, а други фотографије за руту.

A.2.4.2. Фотографије за проверу тачке могу да буду тачне или нетачне. Посада ће се одлучити и означити у одговарајућу рубрику на такмичарском листу. Фотографије ће бити обележене са бројем тачке провере (CP) и биће у исправном редоследу, могу се унети из било ког правца. Ако је фотографија тачке провере нетачна, облик приказан на тој фотографији не сме бити у оквиру простора од 0,5 NM од тачке провере.

A.2.4.3. Тачке провере могу да се обележе са земаљским циљем који ће представљати слово, као што је приказано у ПРИЛОГУ А1.

A.2.4.4. Могу се поставити и земаљски циљеви на рути који представљају знаке, као што је приказано у ПРИЛОГУ А1. Морају се налазити у оквиру 100 м, лево или десно од путање.

A.2.4.5. Дозвољено је максимално 10 фотографија за руту. Биће обележене словима и неће бити поређане по редоследу. Тачан предмет који треба идентификовати биће заокружен на фотографији и налазиће се у оквиру 300 м, лево или десно од путање, а биће узети из правца од највише 45° у односу на долазећу путању.

A.2.4.6. Највећи дозвољен број фотографија на рути и земаљских циљева на рути је 15 (петнаест). На мањим растојањима од пет миља после тачке полетања и у оквиру 0,5 NM од било које тачке провере не смеју да се користе фотографије на рути, нити земаљски циљеви.

A.2.4.7. Када се земаљски циљеви изоставе користиће се два комплекта фотографија на рути. Сваки комплет садржаће најмање осам и највише десет фотографија. Информације у вези

коришћења два комплета фотографија и информација на који део лета се односи сваки комплет добиће се у инструкцији за летење и биће приказани у сваком од комплета.

#### А.2.5. Тест слетања

А.2.5.1. Слетање може бити са додиром писте и настављењем полетања и са потпуним заустављањем. Када се користи слетање са додиром писте последња тачка провере (СР) пре и прва тачка (СР) после додира писте и наставка полетања значиће се као нова (међутачка) завршне тачке тачке полетања.

А.2.5.2. Свако слетање биће извршено после нормалног прилажења када ће коришћење снаге мотора, флапсова, спојлера и клизања бити препуштено нахођењу пилота.

А.2.5.3. Свако слетање треба извршити што је могуће ближе линији додира писте (Touchdown line) у оквиру означених граница на стази слетања (ПРИЛОГ А2).

А.2.5.4. Додир писте мора да се учини са оба главна точка (у оквиру пет метара један од другог) осим када главни судија за слетања објави да постоје услови бочног ветра, тада се дозвољава додир писте са главним точком који је на страни ка ветру. Носни точак мора јасно да буде у ваздуху све док оба главна точка не додирну писту. Авиони са репним точком морају да слете са репом испод хоризонталне равни.

А.2.5.5. Додир писте мери се када авион "трчи" по земљи, после свих одскакања. У случају да одскакања почну испред или иза линије приземљења, рачуна се као додир писте онај који даје највише казнених поена.

А.2.5.6. Сматра се да авион одскаче када оба или један главни точак напусте земљу после учињеног приземљења, до висине која је већа од пречника главног точка.

А.2.5.7. У случају да било који део авиона додирне земљу пре линије приземљења, измерено растојање је растојање од тачке приземљења до линије приземљења, када се ради о слетању са репним точком које се оцени као слетање на три тачке мери се тачка приземљења главних точкава.

А.2.5.8. Услови за бочни ветар објављују се када је компонента бочног ветра 8 чворова или већа. Правац и брзину ветра треба мерити у близини линије приземљења, одговарајућим анемометром. Главни судија за слетање одлучиће када постоје услови бочног ветра и наредиће да се видљива застава упозорења постави 50 м. пре линије приземљења, како би упозорила такмичаре. Посаде се такође могу обавестити помоћу радио станице. Ако је компонента бочног ветра већа од 15 чворова, отказује се тест слетања за дотичну етапу.

А.2.5.9. Максимална компонента леђног ветра за оцењивање слетања је 5 чворова. Ако компонента леђног ветра пређе 5 чворова, посади ће се одобрити још један покушај слетања.

А.2.5.10. Ненормална слетања су следећа:

- а) Носни точак је додирнуо земљу пре оба главна точка, или истовремено када и оба главна точка;
- б) Када ваздухоплов са репним точком додирне земљу са репом који није испод хоризонталне равни;
- ц) са једним главним точком у ваздуху на почетном додиру земље у периоду када није објављен бочни ветар и на висини већој од пречника главног точка;

- д) у условима бочног ветра додир главног точка низ ветар када је главни точак у правцу ветра у ваздуху на висини већој од пречника главног точка;
- е) када било који део авиона осим точка додирне земљу;
- ф) увлачење флапсова унутар означеног појаса за слетање пре или после додира писте;
- г) слетање са блокираним точковима.

#### A.2.6. Коришћење GPS - "logger"

A.2.6.1. Организатори такмичења могу да користе уређаје за бележење елемената лета у циљу провере појединачних летних резултата.

A.2.6.2. GPS/сензор за притисак који омогућује уређај за бележење лета (коришћен одобрењем GAC) такмичења мора да буде у стању да бележи и документује појединачне податке о лету како је то захтевано правилима и прописима, а посебно:

- позицију и висину сваког секунда,
- време прелетања изнад CP (временска капија до 1/2 NM са обе стране CP),
- штампање времена, позиције и висине пре прелетања CP,
- сигнал упозорења/пажње када дође до квара на GPS у близини SP,
- способност бележења у трајању од најмање три сата у интервалима бележења од 1 секунде.

A.2.6.3. Уређај за бележење елемената лета не сме да такмичару укаже на положај ваздухоплова, али може да означи исправно или неисправно извршење лета.

A.2.6.4. Logger GPS мора да користи WGS 84.

A.2.6.5. Када се користи GPS који ради на притисак, планери руте морају да узму у обзир следеће тачке :

- коришћење тачака за проверу које су циљне тачке на земљи,
- када се користе раскрснице, железнички чворови, мостови итд, као SP, а такмичари не добију скицу, тачка мерења времена биће средина предмета или земаљског маркера, током планирања руте, барографске висине (MSL) и координате тачака за проверу треба приказати на земљи, коришћењем два независна GPS који раде у моду WGS 84. Када се користи читавање са GPS треба обезбедити пријем са најмање 6 сателита.
  - ако је могуће, SP и FP не смеју бити идентичне.
  - у плану лета треба означити најмању висину над SP, CP и FP.

A.2.6.6. Ако се користи GPS Logger, могу се изоставити сви циљеви на земљи, а дозволити употребу два коамплета фотографија на рутама. (видети A.2.4.7.)

A.2.6.7. Организатор је одговоран за постављање система за бележење елемената лета.

A.2.6.8. Такмичарима је забрањено да манипулишу системом за бележење елемената лета на било који начин, ако се докаже да су такмичари изазвали квар система за бележење елемената лета или било ког његовог дела, дотични такмичар/посада, могу да буду дисквалификовани. За време брифинга треба изложити посебна питања која се односе на коришћење система за бележење елемената лета.

A.2.6.9. Када се користи GPS - logger неће се одржати званични тренажни летови. Такмичење ће обухватити две етапе.

Ако се одлети само једна етапа, финални резултат ће бити објављен на основу резултата те етапе.

### **A.3. ОПШТА ПРАВИЛА**

A.3.1. Званични језик на такмичењу је српски. Они који користе други језик на радио везама биће приземљени и дисквалификовани.

A.3.2. За време припреме (брифинг) и анализе забрањено је пушење.

A.3.3. Сва мерења биће заснована на службеном времену такмичења које је уствари локално време. Главни часовник мора да буде расположив свим такмичарима, како би подесили своје часовнике.

A.3.4. Сви такмичарски ваздухоплови мора да носе слова идентификације или бројеве, јасно уочљиве са земље, када се ваздухоплов налази на висини од 1.000 стопа изнад земље.

A.3.5. Свака посада ће летети на истом ваздухоплову током целог такмичења. У случају техничког квара Директор такмичења може да одобри промену ваздухоплова.

A.3.6. Посада може да uklони покриваче точка (spats) или по жељи да обоји тачкове. Сва слетања биће бележена видео камером, како би се помогло главном судији за слетање када је у дилеми о тачној позицији слетања, или када жири расправља о жалбама.

A.3.7. Свака посада ће добити карте, које не морају обавезно да буду ваздухопловне у размери између 1:200.000 и 1:300.000 које покривају сва три теста.

A.3.8. Пре сваке етапе објавиће се листа са стартним временима као минимално време између узастопних полетања користиће се интервал од 3 минута.

A.3.9. Посади се неће дозволити да полети 6 минута после полетања посаде из истог аеро клуба.

A.3.10. О коришћењу електронске навигационе опреме одлучује по нахођењу организатор, коју може да одобри или да не одобри. Ако коришћење није одобрено електронска навигациона опрема и аутопилоти биће запечаћени. Коришћење VLF, GPS, Omega, Lorana C, Десса навигационих система је забрањено као и комуникационих система који нису авионски.

A.3.11. Приближно 25 минута пре полетања извршиће се преглед ваздухоплова, посаде и личног пртљага, ради утврђивања стања у вези забрањене навигационе и комуникационе опреме. Преглед се мора завршити пре него што се уруче коверте.

A.3.12. 30 - 60 минута пре полетања запечаћени такмичарски коверат се предаје свакој посади у њиховим ваздухопловима. Коверти садрже инструкције за лет, укључујући карте полетања и доласка, такмичарске листове и све фотографије. Видети ПРИЛОГ А3.

A.3.13. У случају квара на полетању, посада не сме да напусти ваздухоплов и не сме да комуницира са својим тимом. Ступиће у радио везу са руководством такмичења, објасниће ситуацију, а затим ће радити према добијеној инструкцији.

A.3.14. Такмичарски лет мора да се изврши у складу са правилима и инструкцијама за лет.

A.3.15. Максимално расположиво време између преласка финалне тачке (FP) и слетања треба назначити у плану лета.



A.3.16. Посада мора да остане у својим ваздухопловима све док се такмичарски коверти не прикупе и за то време не сме да комуницира.

A.3.17. Ако се такмичарски коверат, који мора да садржи све оригиналне такмичарске листове, инструкције за лет и фотографије не преда у оквиру 5 минута од доласка ваздухоплова на своје место паркирања, доделиће се казнени поени.

A.3.18. Посаде које заврше такмичење пре него што последња посада започне лет биће стављене у изолацију.

#### A.4. КАЗНЕ

A.4.1. Точкови се окрећу	0	казн.бод.
Време полетања + 60 сек. На секунд	3	"
Кашњење/раније полетање мах	100	"

#### A.4.2. Временски тест:

Прелетање у дато време +/- 2 сек.	0	"
Више од +/- 2 сек. Каснији/ранији долазак по секунди	3	"
Неидентификовање/неосматрање при временској провери	100	"
Максимум	100	"

#### A.4.3. Тест осматрања:

Фотографија или циљ у оквиру 0,5 NM од стварне позиције	0	казн.бод.
0,5 NM до 1,0 NM	15	"
Није осмотрен	30	"
Нетачно или изван граница	50	"
Платна на рути		
Коректно осмотрена у оквиру 0,5 NM од стварне позиције	0	"
Од 0,5NM до 1NM	15	"
Неосмотрена	30	"
Нетачна идентификација	50	"
Тачке провере (фотографије окретних тачака):		
Тачна идентификација	0	"
Није осмотрен	50	"
Нетачна идентификација	100	"

#### A.4.4. Повреда безбедности и правила летења,

непрописно маневрисање и непоступање по инструкцијама	600	"
летење испод минималне прописане висине	200	"
непоштовање прописаних упутстава о одласку и доласку	200	"
ношење забрањених електронских уређаја		дисквалификација

#### A.4.5. Маневри већи од 90<sup>0</sup> од путање између SP и FP

сваки пут дужи од 5 сек.	100	"
Максимум по рути	1000	

#### A.4.6. Тест слетања: /видети ПРИЛОГ А2/

Бела линија	0	"
Поље „А“	10	"
Поље „В“	20	"

Поље „С“	30	"
Поље „D“	40	"
Поље „E“	60	"
Поље „F“	80	"
Поље „G“	100	"
Поље „H“	120	"
Поље „X“	60	"
Поље „Y“	120	"

Изван слетног простора, излажење из поља, продужавање или ненормално слетање, одлазак на нови круг без додира земље	200	"
Додавање снаге мотора после слетања у пољу за слетање	50	"
Максимална казна при слетању биће	300	"
A.4.7. Кашњење у предаји коверте или повреда члана A.3.15 и/или A.3.16	300	"
A.4.8. Непраћење прописане фреквенције током навигац.теста	200	"
A.4.9. Продужење најкаснијег времена слетања без разлога, у односу на наведено време из плана лета	300	"

Посада која из било којих разлога слети на неки други аеродром у односу на прописане, и не настави лет, биће забележена до последњег осматрања, а ако настави, добиће казнене бодове и неће имати додатно време.

## A.5. ДИСКВАЛИФИКАЦИЈА

A.5.1. Посада може да буде дисквалификована због:  
I/ Погрешног или лошег понашања на земљи или у ваздуху  
II/ Опасног летења, угрожавања ваздухоплова, људи или структура  
III/ Општег протеста против других такмичара  
IV/ Пропуста у поштовању релевантних наредби о ваздушној пловидби

A.5.2. Аеро клуб тим се може дисквалификовати због коришћења радио везе за време такмичења, на фреквенцијама које нису дозвољене од стране директора такмичења и/или због ступања у везу са неовлашћеним особама, и/или због коришћења забрањених навигационих и комуникационих уређаја.

A.5.3. Одлуку о дисквалификацији посаде или Аеро клуба доноси директор такмичења у консултацији са жиријем.

## A.6. ПРИЈАВА

A.6.1. Сваки Аеро клуб, може да поднесе до пет пријава.

A.6.2. Свака пријављена посада мора да се састоји од пилота и копилота/навигатора.

A.6.3. Сваки пилот мора да поседује важећу дозволу спортског пилота, или дозволу професионалног пилота која је пуноважна.

A.6.4. Сви пилоти и копилоти/навигатори мора да поседују важећу спортску дозволу FAI издату од стране ВСС, која је приложена у њиховим дозволама.

A.6.5. Свака посада мора да се састоји само из две особе. За време такмичења није дозвољен укрцај путника.

A.6.6. Организатор може да позове и прихвати појединачне посаде као госте.

A.6.7. Пилот или копилот/навигатор могу да буду и руководиоци тима. У том случају организатора треба обавестити што је пре могуће, а најкасније по доласку.

## **A.7. ВАЗДУХОПЛОВ**

A.7.1. На једном ваздухоплову, могу се такмичити највише две посаде.

A.7.2. Ваздухоплов подесан за такмичење има клипни мотор или елисо млазни мотор, као што је наведено у под класама C-1 (a, b, c, d) и C-3 (a, b, c) у Спортском правилнику FAI, одељак 2, издање 1993, а моторне једрилице како је дефинисано Спортским правилником FAI, одељак 3, издање 1993., са интегрално постављеним неувлачивим мотором и конвенционалним стајним трапом са три точка (Touring Motor Glider).

A.7.3. Минимална дозвољена ваздушна брзина је 70 чворова. Објављену ваздушну брзину треба заокружити за 5 чворова. Организатор ће користити своју процену приликом узимања ветра у обзир када буде вршио прорачун за временске редоследе.

A.7.4. Ваздухоплов мора да има довољно горива за најдужу етапу на такмичарској брзини, плус 10% и додату ВФР резерву горива.

A.7.5. Сви ваздухоплови морају да буду опремљени са исправним комуникационим радио уређајима са одобрењима за употребу.

A.7.6. Сваки такмичарски ваздухоплов мора бити осигуран од трећег лица. Полису осигурања треба показати приликом регистрације.

A.7.7. Ваздухоплови ће бити паркирани на отвореном простору. Посада је дужна да обезбеди материјал за ленгерисање свог ваздухоплова.

## **A.8. ПРОТЕСТИ**

A.8.1. Само такмичари имају право подношења протеста и то искључиво преко њиховог руководиоца тима.

A.8.2. Директор такмичења ће одмах, чим су расположиви резултати сваке етапе, руководиоце тимова обавестити о резултатима само његових посада. Целокупна листа неће се давати све док све жалбе не буду решене. Резултати ће бити објављени у разумном року, али ни у ком случају у оквиру два сата такмичарске етапе.

A.8.3. Руководилац тима тада има један сат за разматрање резултата, ако није задовољан, може да поднесе писани протест без плаћања, који је потписан од једног члана заинтересоване посаде.

A.8.4. Руководилац тима и заинтересована посада тада ће бити у стању да прегледају одговарајуће обележене листове и у то време могу се исправити очигледне грешке.

A.8.5. Инспекција није дозвољена између 22.00 - 7.30 по локалном времену.

A.8.6. Ако после прегледа руководилац тима још увек није задовољан, он има право да поднесе званичан протест директору такмичења. Протест мора да буде потписан од стране руководиоца тима и једног члана заинтересоване посаде, уз одговарајући новчани износ који је прописан за овакве случајеве.

A.8.7. Директор такмичења ће пренети овај протест жирију на одлучивање. Руководилац тима и посада имају право да се обрате жирију и да покажу релевантне информације у вези протеста, уколико желе.

A.8.8. Никакав протест неће бити прихваћен после истека једног сата од одбијања жалбе.

A.8.9. Снимци контроле летења се не могу користити као доказни материјал у вези такмичења.

A.8.10. Забрањени су протести против других такмичара.

A.8.11. Ако пресуда жирија утиче на друге такмичаре, примениће се одговарајућа измена на резултатима такмичења.

A.8.12. Одлука жирија је коначна и обавезујућа у складу са одредбама FAI Спортског правилника - Општи део.

A.8.13. Службени резултати биће изложени после обавештавања руководиоца тима од стране жирија о резултатима протеста.

A.8.14. Резултати ће се издати само на претходно утврђеном месту.

A.8.15. Такса за протесте је у износу од 25 Еура или 3000,00 дин и биће враћена само ако је протест уважен.

## **A.9. КОНАЧНИ РЕЗУЛТАТИ**

A.9.1. Да би се одредио редослед, свака посада ће добити казнене поене у сваком од појединачних тестова.

A.9.2. Државни шампиони постаће посада са најмањим бројем казних поена. За државно првенство се лете две етапе. Ако се изврши само једна етапа, проглашава се шампион на основу резултата те етапе.

A.9.3. Да би такмичење било признато, потребно је минимум 8 посада из 4 аеро клуба.

A.9.4. За тимско такмичење додају се коначни резултати две најбоље посаде из истог аеро клуба.

A.9.5. Тимски победници су две најбоље посаде са најмањим укупним бројем додељених казних поена.

A.9.6. Да би се прогласио Тимски победник, потребно је да на такмичењу учествује најмање 4(четири) тима. Тим сачињавају две посаде из истог Аеро Клуба.

ПРИЛОГ А1

ИНФОРМАЦИЈЕ О ЗАМАЉСКИМ ЦИЉЕВИМА

Платна морају бити бела и направљена од трака 0,5 метара широка и укупне величине између 3 и 4 метара

Дозвољени знаци:



Облик знака од платна треба да буде скициран од стране посаде у такмичарски лист онако како се види.

Платна ће се налазити на линији руте или у кругу од 100 метара до леве или десне стране линије руте. У случају платна не треба да се не налазе у центру широко отворених простора, већ близу шума, ограда или других препрека. Међутим платна морају бити јасно видљива посади од не мање од 600 метара пре него што их надлети на надморској висини од 1000 AGL. Да би се омогућило уочавање платна, мора да постоји слободан простор од најмање 45 степени са обе стране руте мерено у вертикалној равни.

**СТАЗА ЗА ПРЕЦИЗНО СЛЕТАЊЕ**



