

REGULAMIN POZNAŃSKICH ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH W CELNOŚCI LĄDOWANIA



A.0. WSTĘP

A.0.1. W zawodach mogą brać udział indywidualni piloci na samolotach jednosilnikowych, klasy C, zdolni do wykonywania lotów opisanych w niniejszym regulaminie. Każdy samolot zawodniczy i pilot muszą wykonywać loty zgodnie z obowiązującymi przepisami w kraju rejestracji.

A.3. PRÓBY LĄDOWAŃ.

A.3.1. Celem tej próby jest ocena umiejętności pilota w zakresie różnych lądowań. Loty po kręgu mogą być wykonywane w lewo lub w prawo. Kręgi do lądowania nr 1 i 4 są wykonywane na wysokości minimum 150 m (500 ft) AGL a kręgi do lądowania nr 2 i 3 na wysokości nie mniejszej niż 300 m (1000 ft) AGL, ale nie większej niż 360 m (1200 ft). Zostanie to określone przez Kierownika Sportowego, który ma prawo zróżnicować kierunek kręgów. Próby lądowań zawierają opisane poniżej lądowania.

A.3.1.1. LĄDOWANIE 1 - LĄDOWANIE NORMALNE.

W którym użycie silnika, klap, spoilerów lub ślizgów pozostawia się uznaniu pilota.

A.3.1.2. LĄDOWANIE 2 - LĄDOWANIE ZE ZDŁAWIONĄ DO MINIMUM MOCĄ SILNIKA.

Na trawersie linii zerowej należy zredukować obroty silnika do minimum, bez prawa do dalszego posługiwania się silnikiem. Klapy, spoilery i ślizgi mogą być przez pilota dowolnie używane.

A.3.1.3. LĄDOWANIE 3 - LĄDOWANIE ZE ZDŁAWIONĄ MOCĄ SILNIKA DO MINIMUM I BEZ KLAP.

Na trawersie linii zerowej lecąc z klapami całkowicie zamkniętymi należy zredukować obroty silnika do minimum. Użycie mocy silnika, spoilerów i klap jest zakazane. Ślizgi mogą być wykonywane wg uznania pilota.

A.3.1.4. LĄDOWANIE 4 - LĄDOWANIE ZNAD PRZESZKODY.

Zawodnik wykonuje lądowanie po przelocie nad oznakowaną przeszkodą o wysokości 2 m, usytuowanej 50 m przed linią zerową. Moc silnika, klapy, spoilery i ślizgi mogą być użyte wg. uznania pilota. Niedozwolone jest podejście do lądowania, gdzie przed przelotem nad przeszkodą, koła będą poniżej przeszkody (tzw. czołganie).

A.3.2. Lądowania będą organizowane jako odrębna konkurencja, aby wszyscy sędziowie mogli je oceniać. W zależności od sytuacji kierownik sportowy decyduje o wykonywaniu lądowań zawodniczych jak poniżej:

- każde lądowanie osobno, lub
- dwa lądowania ze startem z konwojera.

Zestaw lądowań będzie omówiony na odprawie przed konkurencją.

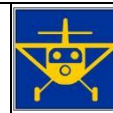
A.3.3. Wszystkie lądowania mają być wykonane jak najbliżej sektora zerowego, w pasie o szerokości 12 metrów i długości 72 metrów. Patrz Zał. A.2. Pas będzie oznakowany i samolot musi się utrzymać w jego granicach.

A.3.4. Przyziemienie musi nastąpić na obydwie koła głównego podwozia, (z maksymalną różnicą 5m między przyziemieniem pierwszego i drugiego koła podwozia) za wyjątkiem sytuacji kiedy główny sędzia zawodów zadecyduje o istnieniu bocznego wiatru. Jeżeli przyziemienie jest w sektorze zerowym lub za nim, a różnica odległości przyziemienia między kołami głównymi jest mniejsza niż 5 m, to liczy się punkt przyziemienia pierwszego koła.

Jeżeli dystans jest większy niż 5 metrów to punkt przyziemienia będzie mierzony w miejscu przyziemienia drugiego koła.

Kółko przednie musi być uniesione nad ziemią. Samoloty z kółkiem ogonowym muszą lądować w takiej konfiguracji, żeby ogon był poniżej linii położenia horyzontalnego.

REGULAMIN POZNAŃSKICH ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH W CELNOŚCI LĄDOWANIA



- A.3.5. 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.
- A.3.6. Odbicia samolotu występują wtedy, gdy obydwa koła lub jedno z kół podwozia głównego odbijają się od ziemi po jakimkolwiek przyziemieniu na wysokość większą niż ich średnica lub dystans odbicia jest większy niż 15m. 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.
- A.3.7. W przypadku, jeżeli jakakolwiek część samolotu dotknie ziemi przed sektorem zerowym, zmierzoną odległością będzie odległość punktu dotknięcia ziemi tej części. W przypadku lądowania samolotu z kółkiem ogonowym, gdy lądowanie jest ocenione 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 odległość kół głównych od kółka ogonowego).
- A.3.8. Warunki bocznego wiatru istnieją, gdy poprzeczna składowa wiatru, tj. składowa prostopadła do pasa lądowania wynosi 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 3 kts.

Główny sędzia zawodów decyduje o istnieniu warunków bocznego wiatru, polecając wystawienie dobrze widocznej flagi sygnałowej 30 metrów przed linią zerową, w celu poinformowania pilotów. Tylko w warunkach bocznego wiatru dopuszcza się przyziemienie na jedno koło główne od strony wiejącego wiatru.

- A.3.9. Po każdym lądowaniu dopuszcza się, po kompletnym zatrzymaniu samolotu, użycie silnika z mocą niezbędną do skołowania z pasa. Po opuszczeniu wyznaczonej strefy lądowania należy zwolnić pas.
- A.3.10. Lądowanie jest uznawane za nienormalne gdy wystąpi opisany poniżej przypadek:
- a) kółko przednie podwozia nie jest nad ziemią,
 - b) samolot z kółkiem ogonowym jest w konfiguracji, gdzie ogon jest powyżej linii horyzontalnej,
 - c) 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,
 - d) 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,
 - e) jakakolwiek część samolotu inna niż koła dotknęła ziemi,
 - f) schowanie kłap w pasie lądowań przed przyziemieniem,
 - g) przyziemienie na zahamowanych kołach,
 - h) koła główne odrywają się od ziemi, podczas gdy kółko przednie pozostaje na ziemi.
- A.3.11. W przypadku gdy samolot nie przyziemi w jakiejś próbie lądowania lub wyląduje poza pasem, zawodnik otrzyma karę maksymalną za lądowanie.
- A.3.12. Wszystkie podejścia i lądowania muszą być uznane za bezpieczne. Jeżeli główny sędzia, kierownik zawodów lub kierownik sportowy uznają, że podejście lub lądowanie było wykonane w sposób niebezpieczny, mogą oni wstrzymać loty do czasu podjęcia przez nich stosownych decyzji.

A.4 PRZEPISY OGÓLNE

- A.4.1. Zalecane jest pomalowanie każdego koła po obydwu stronach w celu łatwiejszej identyfikacji na video. Wszystkie lądowania będą nagrywane dla komisji sędziowskiej. Jakiegokolwiek zmiany tymczasowe lub na stałe w kołach, podwoziu i amortyzatorach niezgodne z certyfikatem fabrycznym są zabronione i mogą być rezultatem dyskwalifikacji.
- A.4.2. W przypadku awarii przed startem, zawodnik powinien przez radio powiadomić kierownictwo zawodów, wyjaśnić sytuację i postępować zgodnie z podanymi instrukcjami.



A.5 PUNKTACJA

A.5.2 Wyniki końcowe powstają w rezultacie zsumowania wszystkich punktów karnych. W każdej próbie lub części próby dodaje się wszystkie punkty karne celem obliczenia wszystkich punktów karnych, które otrzymał zawodnik. Zawodnik, z najmniejszą ilością punktów karnych zostaje zwycięzcą.

A.5.3 W przypadku, kiedy dwóch lub więcej zawodników posiada tę samą ilość punktów karnych, zwycięzcą zostaje zawodnik z najmniejszą ilością punktów karnych w poszczególnych próbach z uwzględnieniem następującej kolejności:

- a) lądowaniu przymusowym bez klap,
- b) lądowaniu przymusowym,
- c) lądowaniu z nad przeszkody.

A.5.5 Jeżeli po zastosowaniu powyższych reguł nie uda się wyłonić „Zwycięzcy”, zwycięzcy zostaną ogłoszeni egzekwio.

A.6 DYSKWALIFIKACJE

A.6.1 Jakiegokolwiek niewłaściwe postępowanie lub złe zachowanie na ziemi lub w powietrzu włączając niesportowe zachowanie lub protest przeciw innym zawodnikom może być rezultatem dyskwalifikacji przez Jury zaangażowanego zawodnika.

A.6.4 Jakakolwiek nieautoryzowane zmiany (przeróbki) w podwoziu samolotu podczas konkurencji lądowań są wskazane w pkt. A.4.1 i mogą spowodować dyskwalifikację.

A.4. TABELA PUNKTÓW W LATANIU PRECYZYJNYM.

A.4.3. LĄDOWANIA.

	1 normalne	2 ze zdławioną do minimum mocą silnika	3 ze zdławioną do minimum mocą silnika i bez klap	4 znad bramki
Maksymalna ilość punktów za lądowanie	400	200	200	400
Lądowanie na zewnątrz pasa, brak lądowania	300	200	200	300
Lądowanie nienormalne – patrz pkt. A.3.10 a do h	200	200	200	200
Wytoczenie się z pasa lądowań	200	150	150	200
Użycie gazu na pasie lądowań	50	50	50	50
Niedozwolone użycie gazu (w powietrzu)	--	200	200	--
Niedozwolone użycie klap lub spoilerów (w powietrzu)	--	--	200	--
Dotknięcie, zerwanie lub czołganie przed przeszkodą	--	--	--	400

**REGULAMIN POZNAŃSKICH ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH
W CELNOŚCI LĄDOWANIA**



Punktacja obowiązująca przy ocenie lądowań :

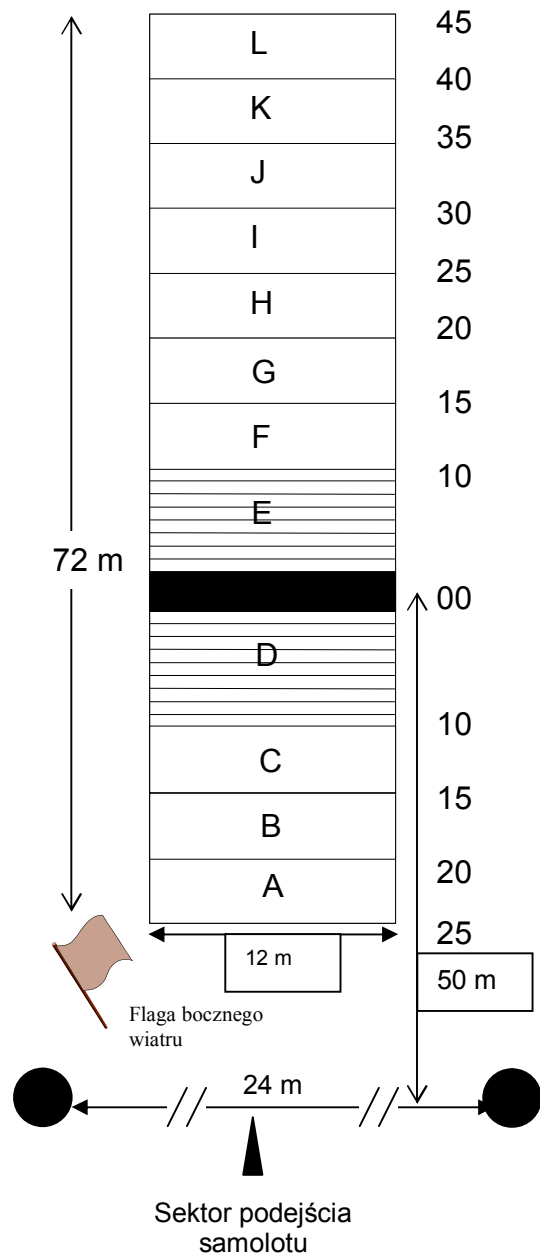
45 m.	L
40 m.	K
35 m.	J
30 m.	I
25 m.	H
20 m.	G
15 m.	F
10 m.	E
-10 m.	D
-15 m.	C
-20 m.	B
-25 m.	A

Punkty za lądowania Nr:		
1 + 4	2 + 3	
225	135	(SEKTOR 5m)
200	120	(SEKTOR 5m)
175	105	(SEKTOR 5m)
150	90	(SEKTOR 5m)
125	75	(SEKTOR 5m)
100	60	(SEKTOR 5m)
75	45	(SEKTOR 5m)
5	3	(ZA KAŻDY METR)
10	6	(ZA KAŻDY METR)
150	90	(SEKTOR 5m)
200	120	(SEKTOR 5m)
250	150	(SEKTOR 5m)



ZAŁĄCZNIK Nr A 2

OZNAKOWANIE PASA LĄDOWAŃ



Pas lądowań.

Każdy metr musi być oznaczony od -10m do +10m i poza tym co 5 metrów (rysunek obok) Linia zerowa musi być wyraźnie oznakowana.

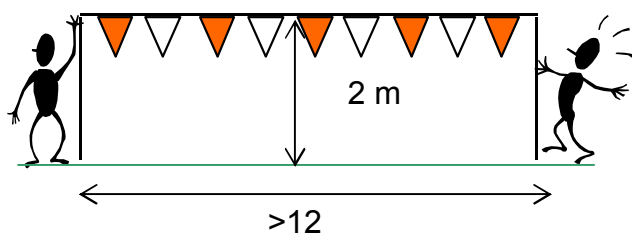
Markery podejścia.

Dwa markery będą wyraźnie wyłożone 50 metrów przed linią zerową, na szerokość 24m. Samolot wykonujący podejście do lądowania musi się zmieścić pomiędzy markerami. Podejście poza markerami będzie kwalifikowane jako niebezpieczne.

Oznakowanie sektora zerowego.

Linia zerowa jest linią umowną. Sektor zerowy to obszar od 1 m przed do 1 m za linią zerową. Na zewnątrz sektora punktacja będzie prowadzona za każdy przekroczony metr do +10 i -10 metra, następnie ocena prowadzona będzie w sektorach 5-metrowych.

-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
			Linia zerowa			



Bramka do lądowań.

Usytuowanie bramki 50 metrów od linii zerowej. Linka bawełniana lub nylonowa z kolorowymi chorągiewkami.

Nie wiązać linki do słupków!

Linka powinna się łatwo ześliznąć.

Wysokość 2 metrów będzie mierzona w części środkowej przeszkody.