

## RALLY REPÜLŐ VERSENYEK NEMZETI SZABÁLYZATA

**2019**

(éves futamokra és nemzeti bajnokságokra)

Készült az FAI 2018 évre érvényes rally repülő versenyszabályzata szempontjai alapján.

Szerkesztette: Horti Kálmán

### TARTALOMJEGYZÉK

#### A RALLY-REPÜLÉS CÉLJA

#### A. VERSENYSZABÁLYOK

##### A.1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

##### A.2. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

##### A.3. A VERSENY RÉSZLETEZÉSE

##### A.3.1. Navigációs feladat

##### A.3.2. A navigációs feladat kijelölése

##### A.3.3. Pontossági feladat

##### A.3.4. Megfigyelési feladat

##### A.3.5. Célleszállás

##### A.3.6. Adatrögzítő berendezések

##### A.4. BÜNTETÉSEK

##### A.5. KIZÁRÁS

##### A.6. NEVEZÉS

##### A.7. REPÜLŐGÉP

##### A.8. ÓVÁSOK

##### A.9. VÉGEREDMÉNY

##### A.I. Melléklet: LESZÁLLÓMEZŐ

##### A.II. Melléklet: FELADATLAP MINTA

##### A.III. Melléklet: JEGYZŐKÖNYV MINTA

##### A.IV. Melléklet: PONYVAJELEK

## B. RENDEZÉSI SZABÁLYOK

### A RALLY- REPÜLÉS CÉLJA

A rally-repülő sport fő célja az alapvető repüléstechnikai képességek fejlesztése, amelyek révén a rally személyzet VFR szabályok szerint, a technikai rendszerektől a lehető legkevésbé függően hajtja végre navigációs és repülőgépvezetői feladatait, mindezáltal a repülés biztonságának növelése.

A rally-repülésnek ez az elsődleges célja a következőkkel valósítható meg:

- a személyzet legyen képes megadott útvonaladatok alapján, csupán alapfelszerelést használva navigálni,
- legyen képes az útvonalat precízen követni az időbeosztás szigorú betartásával (pontossági feladat),
- legyen képes megfigyelői feladatok ellátására, miközben a megadott időbeosztást tartva repül (megfigyelési feladat)
- legyen képes rövid és keskeny pályára leszállni (leszállási feladat),
- bizonyítva ezzel a személyzet pontosság és biztonság szempontjából megfelelő teljesítőképességét.

### A. VERSENYSZABÁLYOK

#### A.1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

A.1.1. Ez a szabályzat az FAI 2018. évre érvényes versenyszabályzatával összhangban a hazai lehetőségeknek megfelelően készült.

A szervező klub két kategóriában rendezi meg, ezek: Haladó (Unlimited) és Kezdő (Advanced) kis tapasztalatú és kezdő versenyzők részére. A két kategóriát lehetőleg külön napon kell megrendezni

A Haladó(Unlimited) kategóriában a gyakorlott versenyzők részére magas szintű, nagyon nehéz feladatokkal rendezik. A Kezdő (Advanced) kategóriában – a kezdő jelentkezők és akik még nem rendelkeznek legalább két versenyszám lerepülési tapasztalatával - alapszintű feladatokat kapnak bizonyos könnyítési feladatokkal. A versenyzőknek kell nyilatkozni, hogy melyik kategóriában kívánnak indulni.

A.1.2. A versenyt csak VMC viszonyok között lehet lebonyolítani, VFR repülési szabályoknak megfelelően.

Ha az időjárási viszonyok verseny közben romlanak, a repülőgép parancsnokának egyedüli joga eldönteni, hogy folytatja-e a versenyt, vagy sem.

A.1.3. A verseny, vagy annak bármely versenyszáma elhalasztható, módosítható, részben vagy teljesen eltörölhető, amennyiben az időjárás, vagy bármilyen egyéb kényszerítő tényező úgy kívánja, a versenyvezető belátása szerint, a versenybírókkal történt egyeztetés után.

#### A.2. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

A.2.1. A verseny hivatalos nyelve magyar vagy angol. Aki a verseny alatt bármilyen más nyelven

rádiózik, az a versenyből kizárható.

A.2.2. Eligazítások ideje alatt a dohányzás tilos.

A.2.3. Minden időmérés alapja a verseny hivatalos ideje helyi időben, vagy UTC-ben.

Egy központi GPS időt mutató óra áll a versenyzők rendelkezésére, amelyhez óráikat hozzáigazíthatják.

A.2.4. Minden személyzetnek ugyanazzal a repülőgéppel kell végigrepülni a versenyt. Műszaki hiba esetén a versenyigazgató engedélyezheti a gépcserét.

A.2.5. Amennyiben a repülőgép vagy az adatrögzítő meghibásodik, a versenyző nem hagyhatja el a gépet és nem léphet kapcsolatba a csapatával vagy más versenyzővel. Rádión meg kell hívnia a versenyvezetőt és meg kell magyaráznia a helyzetet, majd követnie kell a kapott utasításokat.

A.2.6. A repülőgépen módosítást végrehajtani csak az illetékes légügyi hatóság jóváhagyása alapján lehet. A személyzet leszerelheti a repülőgép futóinak burkolatát és befestheti a repülőgép kerekeit.

Minden leszállást lehetőleg videokamerával rögzítenek, ezzel segítve a leszállást értékelő főbírókat, amennyiben kétséges a leszállás pontos pozíciója, vagy a versenyvezetőt az esetleges óvások elbírálásakor.

A.2.7. Minden versenyzőt előzőleg el kell látni térképekkel, amelyeknek a léptéke 1:200.000, és fedi a teljes útvonalat.

A.2.8. Minden útvonal előtt közzé kell tenni a startlistát. A felszállások között minimum 2 perc időközöket kell biztosítani.

A.2.9. Ugyanazon csapat két versenyzője nem szállhat fel egymás után 6 percen belül.

A.2.10. Elektronikus navigációs eszközök, vagy robotpilóta használata a szervezők döntése alapján tilos. Ha nem engedélyezik, akkor ezeket a berendezéseket le kell plombálni, vagy ki kell venni a repülőgépből.

A.2.11. A repülőgép felszállása előtt a repülőgépet, a személyzetet és poggyászukat átvizsgálják a tiltott navigációs és kommunikációs berendezésekkel történő felszállás megakadályozása érdekében. A vizsgálatot a boríték átadása előtt min. 5 perccel be kell fejezni.

A.2.12. A Haladó (Unlimited) kategóriában minimum 20 – maximum 30 perccel felszállás előtt adják át a borítékot a személyzetnek a repülőgépen.

A Kezdő (Advanced) kategóriában minimum 30 – maximum 45 perccel a felszállás előtt adják át a borítékot a személyzetnek a repülőgépen.

A boríték tartalmazza a repülési utasítást, az indulási és érkezési térképeket a versenyzők

jegyzőkönyvét és a fényképeket.

A.2.13. A versenyrepülést a szabályok és a repülési utasítás szerint kell végrehajtani.

A.2.14. A végrehajtást a szervező által jóváhagyott adatrögzítővel ellenőrzi, a versenyvezetés által jóváhagyott adatrögzítőt a versenyzőnek kell biztosítania. Megengedett a szervező által biztosított egységes adatrögzítő bérlése is a versenyre. Az adatrögzítő által rögzített adatok értékelése alapján az A.4. pontban meghatározott büntetések szabhatók ki.

Az adatrögzítőket csak a versenyzők beleegyezésével törlik a verseny szervezői.

A.2.15. Leszállás után a személyzet a gépben marad a jegyzőkönyvük kiállításáig.

A jegyzőkönyv leadási idejét a szervező határozza meg és teszi közzé. Ezt az időt a célvonal aktuális átrepülési idejétől kell mérni. A jegyzőkönyv leadási idejét a sportbizottságnak történő átadáskor mérik.

A.2.16. A versenyzőknek a versenyzői borítékot személyesen kell leadniuk az értékelő bizottság részére. A borítékba be kell rakni az útvonal összes térképét, a repülési utasítást és a fényképeket. A verseny jegyzőkönyv (Answer Sheet) átadásának pontos idejét egy versenybíró rögzíti a jegyzőkönyvön és a személyzet egyik tagjának alá kell írnia!

A.2.17. A kiértékelés előtt a versenyzők csak a versenybizottság tagjaival beszélhetnek.

A.2.18. A navigációs feladatról megérkezett személyzeteket a még indulás előtt álló személyzetektől el kell különíteni.

### **A.3. A VERSENY RÉSZLETEZÉSE**

#### **A.3.1. Navigációs feladat.**

A.3.1.1. A verseny három navigációs versenyszámból áll a nemzeti bajnokságon, de időjárési vagy szervezési okok miatti törlés esetén is min. 2 db. Az éves rally futamokon egy – egy versenyszámból áll. Minden szám hossza 80 NM és 100 NM között változhat.

A szakaszok száma 10 és 16 között lehet, egy szakasz hossza min. 5 NM, max. 15 NM.

A.3.1.2. Az egyes versenyszámok a következő feladatokat tartalmazzák:

- a.) útvonalszerkesztés
- b.) pontossági feladat (időmérés)
- c.) megfigyelési feladat (fotó/ponyva-jel)
- d.) célleszállás

A.3.1.3. Felszállás után a megadott indulási eljárást kell követni. Az indulási pontot az első szakasz irányában, a többi ellenőrző pontot pedig a rárepülő irányban kell átrepülni.

A.3.1.4. Az érkezési pont átrepülése után a repülőgépnek a megadott érkezési eljárást kell követnie.

A.3.1.5. A kiadott indulási és érkezési eljárás végrehajtását a GPS loggerrel ellenőrzik.

Az ismerttetett eljárástól való eltérés büntetéssel jár.(A.4.4.).

A.3.1.6. Az útvonal irányától a több mint 90°-os eltéréssel történő repülés büntetendő, minden olyan alkalom esetén, amikor az irányeltérés ideje 5 sec-ot túllépi az SP és FP között.

A.3.1.7. A fordulópontokon mindig a rövidebb irányban kell az új szakaszra ráfordulni. A 90°-os irányeltérést büntetés a kapu átrepülése után 45 sec-el lép érvénybe.

A.3.1.8. A startpontnál egy kaput kell kijelölni. A kapu szélessége 1 NM

mindkét oldalra. Ennek a vonalnak az ellenkező irányból történő keresztezése körözési büntetést von maga után. Az ellenőrző pontokon a kirepülési irányra merőleges kaput kell kijelölni, amelynek a szélessége mindkét oldalra 0,5 NM.

### A.3.2. A navigációs feladat kijelölése.

A.3.2.1. A repülési utasítás világosan és pontosan határozza meg az ellenőrző pontokat, és útvonal szárazakat.

A fordulópontok (TP), a startpont (SP) és a finishpont (FP) ellenőrző pontnak számítanak.

A.3.2.2. Az ellenőrző pontok a terepen és a térképen jól meghatározhatóak legyenek.

A.3.2.3. Az ellenőrző pontok megkeresésére adott információ az alábbi lehet:

a.) egy ismert hely,

b.) koordináták keresztezése által meghatározott pont (szélesség, hosszúság)

c.) bármely irány és távolság az előzőekben meghatározott helytől, v. helyektől

A megadott információk alapján csak egy lehetséges szerkesztési megoldás lehet.

A.3.2.4. Bármely előzetesen felhasznált ellenőrző pont, vagy bármely a versenytérképen megadott repülőtér központja, VOR/NDB jelek, valamint a térképre rajzolt koordináta vonalak metszéspontjai ismert helyként értelmezendők. A szervező bármely más pontot is meghatározhat ismert pontként, de ezeket a pontokat az eligazításon ismertetni kell, bemutatva őket egy térképen is, amelyet a hirdetőtáblán kell elhelyezni.

A.3.2.5. A szervezők számára jól ismert, de a versenyzők előtt nem ismert pont nem fogadható el ismert helyként.

A.3.2.6. Egy útvonalszakasz a következő információkkal adható meg:

a.) a térképen ábrázolt természetes vagy mesterséges vonal (A.3-2.7) . Ebben az esetben az érkező ellenőrző pontra történő rárepülés irányát korrekten meg kell adni a repülési utasításban.

b.) körív (max. 2 db egy útvonalon)

c.) körív alkalmazásakor a kör középpontjának jelölését (PP) a repülési utasításban meg kell adni, a versenyzőknek kiadott térképen a körívek középpontját pedig meg kell jelölni.

A.3.2.7. Az útvonalirány mágneses, vagy földrajzi irányként is megadható. Ha a mágneses irány megadását választják, a szervezőknek közölni kell az alkalmazott mágneses variációt.

Két ellenőrző pont között az útvonal lehet egy térképen ábrázolt természetes (pl. folyó, út, vasút) vagy mesterséges görbe (körív) vonal is. Ilyen esetben a szakasz hosszát és repülési idejét is meg kell adni.

A.3.2.8. A távolságok tengeri mérföldben vagy kilométerben adhatók meg, tizedes pontossággal.

A.3.2.9. Bármely jelölési információ csak a térképen szereplő pont alapján adható meg.

A.3.2.10 Fordulópontok nem lehetnek a térkép szélétől 3 NM-nél közelebb

### **A.3.3. Pontossági feladat.**

A.3.3.1. A versenyen GPS alapján kell az időt mérni. Az idő (óra, perc, másodperc) helyi időben, UTC-

ben, vagy a megadott felszállási időtől számítva eltelt időben adható meg. Meg kell adni a felszállás (T/O), az indulási pont (SP), az összes ellenőrző pont (TP) és a célpont (FP) átrepülési idejét, valamint a jegyzőkönyv leadásának legkésőbbi idejét.

A felszállási időt egy világosan meghatározott felszállási kapunál mérik.

A.3.3.2. Az időt mérni kell felszálláskor, az ellenőrző pontok minimum 75 %-nál, és a jegyzőkönyv (Answer-sheet) átadásakor. A jegyzőkönyvet a személyzet a sportbizottságon adja le, melynek idejét rögzítik és a borítékon feltüntetik. A jegyzőkönyv leadási idejét túllépve büntetőpont adható.

A.3.3.3. Az időellenőrzés vonala merőleges az ellenőrző pontra bevezető útvonalszárra, Startpont (SP) esetében a kivezető útvonal szárra, szélessége 1,0 NM mindkét oldalon.

A felszállástól a Startpontig és Finish ponttól a leszállásig tervezett idő lehetőleg ne legyen több, mint 8 perc, a leszállás után a jegyzőkönyv elkészítésére 10 percet kell biztosítani. A leadási időpont meghatározásánál figyelembe kell venni a sportbizottsághoz eljutás idejét is.

### **A.3.4. Megfigyelési feladat.**

A.3.4.1. A megfigyelési feladat a startponttól a célpontig tart, az A.3.4.8. pontban részletezett eseteket kivéve.

A.3.4.2. A megtalálendő objektumokat fényképek tartalmazzák, de a terepen kihelyezett ponyvajelek is lehetnek.

A.3.4.3. A személyzetek két fotó készletet kapnak. Az egyik az ellenőrzőpontok (SP, TP-ok, FP) fényképeit (mindkét kategóriában min. 10, max. 18), a másik az útvonalfotókat tartalmazza a következők szerint:

- Haladó kategóriában min. 15 max. 20

- Kezdő kategóriában min 8, max. 16.

A.3.4.4. A Haladó kategóriában az ellenőrzőpontok fényképei bármilyen irányból készülhetnek, lehetnek helyesek, vagy helytelenek. Ha helyes, akkor a kép tárgya maga a fordulópont. Ha a fénykép helytelen, a rajta lévő tereptárgy nem lehet az ellenőrzőponttól számított 1 tengeri

mérföldön belül. A személyzet döntése alapján jelölést tesz a jegyzőkönyv megfelelő táblázatába. A fényképeken rajta van a fordulópont száma és helyes sorrendben vannak a borítékban.

A Kezdő kategóriában az ellenőrzőpontok fotói mindig a rárepülés irányából készülnek és mind helyes. A fényképeken rajta van a fordulópont száma és helyes sorrendben vannak a borítékban.

Az ellenőrző pontok fotóin az időellenőrző hely tereptárgyát be kell karikázni.

A.3.4.5. Az Haladó kategóriában az útvonalfotók betűkkel vannak megjelölve, és nem sorrendben rakják őket a borítékba.

A fotókat max. 10 darabból álló csoportokba kell osztani. A csoportok felhasználási módját a repülési utasításban kell megadni. Az azonosítandó tereptárgyat bekarikázzák, és a tárgy nem lehet az útvonaltól távolabb, mint 300 méter.

A Kezdő kategóriában az útvonalfotók betűkkel vannak megjelölve, és sorrendben rakják őket a borítékba. A fényképeket két csoportra kell osztani, egy csoportban max.8 kép lehet. A fényképcsoportok felhasználási módját, valamint az egyes útvonalszáron található fotók sorrendjét a repülési utasítás tartalmazza. Az azonosítandó tereptárgyat bekarikázzák, és a tárgy nem lehet az útvonaltól távolabb, mint 300 méter.

A.3.4.6. A ponyvajeleket csak ellenőrző pontok között, az útvonaltól mért 100 méteren belül kell kirakni. A számuk max. 5 lehet.

A.3.4.7. Az útvonalfotók és a felhasznált ponyvajelek száma Haladó kategóriában max. 20, Kezdő kategóriában max. 18 lehet összesen.

A.3.4.8. Az indulási ponttól mért 5 NM, illetve az ellenőrzőpontok(TP) előtt és után mérhető 1 NM távolságokon belül, valamint a startpont előtt és a finish pont után nem lehet fotó vagy ponyvajel.

A.3.4.9. Az útvonalfotók és a ponyvajelek távolságát az előző ellenőrzési ponttól kell mérni.

### **A.3.5. Célleszállás**

A.3.5.1. A célleszállási feladat kijelölt célleszállási boxba történhet.

A.3.5.2. Leszállás közben a pilóta belátása szerint használhat gázt, fékszárnyat, vagy egyéb

áramlásrontó eszközt, azonban a már kinyitott fékszárny a földet érés előtt nem csukható vissza.

A.3.5.3. A földet érés a két főfutóra kell, hogy történjék kivéve, ha a főbíró úgy ítéli meg, hogy oldalszél van és ezt megfelelő módon a versenyzők tudomására hozta. Ilyen esetben a szél felőli kerékre is végrehajtható a leszállás.

A.3.5.4. Az orrkeréknek egyértelműen a föld felett kell lennie, legalább egy főkerék földet éréséig. Farokkerekes repülőgépnél úgy kell leszállnia, hogy a gép farka nyilvánvalóan lejjebb legyen, mint vízszintes repülési helyzetben.

A.3.5.5. Ha a két főkerék különböző boxban ér földet, a magasabb büntető ponttal járót kell értékelni.

A.3.5.6. A repülőgép akkor pattan el, ha az összes kereke bármely földetérés után elhagyja a földet és átrepül két vagy több teljes leszállóboxot.

A.3.5.7. Farokkerekes repülőgép háromkerekes leszállása esetén a földetérési hely a főfutók földetérési helye. A farokkerék **max. 5 métert** gurulhat a főfutók földetérése előtt. Ha ez a távolság több a farokkerék földetérési helyet kell értékelni.

A.3.5.8. Oldalszél akkor áll fenn, amikor az oldalszél-komponens a használatos leszállópályára **8 csomó**, vagy több. A szélesebbéget megfelelő szélmérővel a leszállóvonalnál, 2 méter magasságban kell mérni. A versenyzőket rádióon kell értesíteni az oldalszeles leszállás lehetőségéről. Ha az oldalszél komponens több mint **15 csomó** a leszálló versenyt törölni kell. A szél irányát és erősségét minden repülőgép leszállási pillanatában rögzíteni kell.

A.3.5.9. A hátszél erőssége az **5 csomót** nem haladhatja meg. Ha nagyobb, mint 5 csomó, akkor a leszállás irányát meg kell változtatni, vagy törölni a célleszállást.

A.3.5.10. Abnormális leszállásnak a következők számítanak:

a.) ha az orrfutó a főfutó előtt, vagy azzal egy időben ér földet, vagy ha a farokkerekes repülőgép nem a vízszintes helyzetnél lejjebb lévő farokkal száll le; ( A.3.5.4.)

b.) ha az első földetérésnél -amikor hivatalosan nincs oldalszeles helyzet - az egyik főfutó ér csak földet, a másik pedig magasabban van, mint a főfutó kerék átmérője;

c.) ha a széllal ellentétes oldali főfutóra ér talajt

d.) A repülőgép bármely más (kerekektől eltérő) része érinti a földet;

e.) ha a kijelölt leszállómezőn belül földetérés előtt behúzzák a fékszárnyat; vagy változtatnak a szárny mechanizáción.

f.) leszállás befékezett kerekekkel.



g.) bármelyik főfutó kerék elemelkedik az orrfutó földetérése után.

.3.6. Repülési adatrögzítő berendezések használata.

A.3.6.1. Repülési adatrögzítő berendezések használata a bajnokságokon kötelező.

A.3.6.2. Az adatrögzítő berendezésekkel szemben támasztott műszaki követelményeket a  
FAI Sportkódex 2. Részének 4. Függeléke tartalmazza.

A.3.6.3. Minden személyzet csak a szervező által jóváhagyott adatrögzítőt használhat.

A.3.6.4. Az adatrögzítő berendezés működéséért a versenyzők a felelősek.

A.3.6.5. Minden személyzet köteles a versenybizottság számára biztosítani loggerjük letöltési  
programját (Windows alapon), és letöltőkábeljét. Ismerniük kell a logger letöltési és törlési  
módját.

A.3.6.6. A versenyzők semmilyen módon nem befolyásolhatják az adatrögzítő berendezés  
működését. Bármilyen befolyásolási kísérlet a versenyből történő kizárással büntetendő.

Az adatrögzítő berendezések kezelési módját, a velük kapcsolatos speciális információkat az  
általános eligazításon ismertetni kell.

A.3.6.7. Az adott nap utolsó leszállása után a szervező amint lehetséges tegye közzé az összes  
ellenőrző pont, az útvonalfotókon azonosítandó tárgyak és a felszállási pont helyét az útvonal  
térképen.

A.3.6.8. A bírók felülbírálhatják az értékelő rendszer által adott 90°-os elfordulási és az ellenőrző  
pontok átrepülési büntető pontjait.

#### **A.4. BÜNTETÉSEK**

##### **Büntetőpontok** (mindkét kategóriára egységesen)

A.4.1.	Felszálló kapu átrepülése a startidőtől számított 60 mp-en belül	0
	Startidő előtt, vagy 60 mp után, mp-enként	3 max. 100
A.4.2.	Pontossági feladat: a megadott időben (+/-2 mp)	0
	Késés /sietés másodpercenként	3
	Kapun kívüli átrepülés	100
A.4.3.	Megfigyelési feladat:	
	a.) Útvonalfotók és ponyvajelek esetén:	
	Tényleges helyzet 0,5 NM körzetén belül	0
	Tényleges helyzet 0,6 NM és 1 NM között	15

Nem észrevett		30
Helytelenül, vagy határon kívül		50
b.) Ellenőrzési pontok fotói esetén:		
Pontos azonosítás		0
Nem azonosított		50
Helytelen azonosítás		100
A.4.4. Időmérés nélküli kapun kívüli átrepülés		100
A repülés biztonság és szabályok megsértése		600
a megadott min. magasság alatti vagy max. feletti repülés,		200
az előírt utasítások és manőverek szigorú követésétől való eltérés		200
meg nem engedett elektronikus berendezésekkel történő repülés		kizárás
A.4.5. Az SP és FP között 90°-nál nagyobb eltérés az iránytól,		
több, mint 5 mp-ig	esetenként	200
	maximum	1000
A.4.6. Leszállási feladat (lásd a II. Mellékletet):		
Fehér vonal	0	
"A" terület	10	
"B" terület	20	
"C" terület	30	
"D" terület	40	
"E" terület	60	
"F" terület	80	
"G" terület	100	
"H" terület	120	
"X" terület	60	
"Y" terület	120	
„Z” Leszállómezőn kívül, vagy az oldalon kívülre gurulva		200
Gázadás a boxon belül ártstart esetén		50
szükségtelen ártstartolás földetéréssel v. anélkül		200
Leszállási kísérlet elhagyása		300

Abnormális leszállás 150

leszállás értékelés összpontszáma max. 300

A.4.7. A jegyzőkönyv késői benyújtása, vagy az A.2.15. pontban leírtak megsértése 300

A.4.8. A megadott frekvencia figyelésének elmulasztása 200

A.4.9. Bármely versenyző, aki bármilyen okból a hivatalostól eltérő repülőtéren száll le, nem kap időengedményt.

#### **A.5. KIZÁRÁS**

A.5.1. a.) bármilyen fegyelmezetlenség, vagy helytelen magatartás a földön vagy a levegőben

b.) veszélyes repülés más repülőgépek, emberek vagy tárgyak veszélyeztetése

c.) más versenyzőkkel szembeni óvás, általános óvás.

d.) a vonatkozó léginavigációs szabályok megszegése

e.) a FAI doppingellenes szabályainak megsértése

f.) az adatrögzítő berendezés manipulálása

g.) bármilyen csalási kísérlet

kizárást vonhat maga után.

A.5.2. A hivatalos személyeken kívül mással beszélni illetve a hivatalos nyelvtől eltérő nyelven rádiózni tilos és kizárást vonhat maga után.

A.5.3. A kizárás eldöntésére a versenyvezető jogosult, a sportbizottsággal történő konzultáció után.

#### **A.6. NEVEZÉS**

A.6.1. Minden nevezés egy pilótát és egy navigátort foglaljon magába.

A.6.2. A pilótának repülőgépvezető szakszolgálati engedéllyel kell rendelkeznie.

Ismerje ezt a szabályzatot és képes legyen alkalmazni.

A.6.3. Minden személyzet csak 2 (kettő) főből állhat. A verseny alatt nem lehet utast szállítani.

#### **A.7. REPÜLŐGÉP**

A.7.1. A versenyben dugattyús motorral, vagy légcsavaros gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépek, valamint a beépített, nem behúzható motorral, egy vagy három kerekes futóművel felszerelt motoros vitorlázó repülőgépek (TMG) vehetnek részt.

A.7.2. A minimálisan megengedett sebesség (TAS) 50 csomó. A megadott sebességek csak az 5 csomó többszörösei lehetnek.

A.7.3. A repülőgép a versenyszám hosszának (plusz 10% és hozzá még a hivatalos VFR tartalék)

megfelelő hatótávú kell hogy legyen a versenysebesség mellett.

A.7.4. Minden repülőgépen olyan működőképes rádiókészüléknek kell lenni, amely a rendező országban használható.

A.7.5. Minden versenygépre TPL (harmadik személyre szóló felelősség) biztosítást kell kötni. Bejelentkezéskor a biztosítási kötvényt be kell mutatni.

A.7.6. A repülőgépek általában szabadban parkolnak. Nyűgöző felszerelésről a versenyzők kötelesek gondoskodni.

## **A.8. ÓVÁSOK**

A.8.1. Egyedül a versenyzőknek van joguk óvást benyújtani.

A.8.2. A versenyvezető, amint rendelkezésre állnak az egyes versenyszámok eredményei, minden versenyzőnek átadja kizárólag a saját eredményeit. Összesített eredménylistát nem adnak ki addig, amíg az óvásokat nem rendezték.

A.8.3. Minden versenyzőnek ezután egy óra áll rendelkezésre az eredmények tanulmányozására, és ha azokkal nem elégedett, a panasz benyújtására írásban a személyzet egy tagjának aláírásával ellátva óvási díj nélkül.

A.8.4. A személyzet ezután átvizsgálhatja a szóban forgó értékelőlapokat, és minden nyilvánvaló hibát ez idő alatt ki lehet javítani.

A.8.5. Helyi idő szerint 22.30 és 7.30 óra között semmilyen ellenőrzés nem megengedett, kivéve ha az összes érintett fél beleegyezik.

A.8.6. Amennyiben az ellenőrzés után a versenyző még mindig elégedetlen, befizetheti az előírt díjat és hivatalos óvást nyújthat be a versenyvezetőhöz.

A.8.7. A versenyvezető ezt az óvást a zsűri elé terjeszti döntésre. A zsűrinek lehetőséget kell biztosítani a versenyző számára az óvás szóbeli előterjesztésére.

A.8.8. Óvás csak a panasz elutasítását követő egy órán, vagy az előre meghatározott óvási időn belül nyújtható be. Minden óvást panasz beadásának kell megelőznie.

A.8.9. Az ATC által rögzített adat bizonyítékként nem fogadható el.

A.8.10. Más versenyző ellen óvni tilos. A repülés biztonságát sértő eseteket azonban a versenyvezetőnek jelenteni kell. A kivizsgálás eredményét a versenyvezető a legközelebbi eligazításon ismerteti.

Az „Óvás előtti előzetes eredménylistát” a lehető leghamarabb ki kell függeszteni, de csak a reklamálási idő (1 óra) lejárta után.

A.8.11. Ha egy zsűri döntés más versenyzőket érint, a megfelelő változtatásokat végre kell hajtani az eredményekben.

A.8.12. A zsűri döntése végleges és kötelező a FAI Sportkódex Általános része szerint.

A.8.13. Az óvások eredményét közzéteszik, miután a zsűri értesítette a versenyzőt a zsűri döntéséről.

A.8.14. Az óvási díj 25.000 forint, és csak sikeres óvás esetén téríthető vissza.

A végleges eredménylistát a zsűri döntését követően a lehető leghamarabb ki kell függeszteni.

## **A.9. VÉGEREDMÉNY**

A.9.1. A helyezések meghatározhatósága céljából minden személyzet minden egyéni versenyszám után megkapja büntető pontjait.

A.9.2. A rally bajnoka az a személyzet lesz, amelyik a legkevesebb büntetőpontot kapta

A.9.3. Döntetlen esetén az a személyzet kapja az első helyet, amelyik a nagyobb megadott versenysebességgel repült.

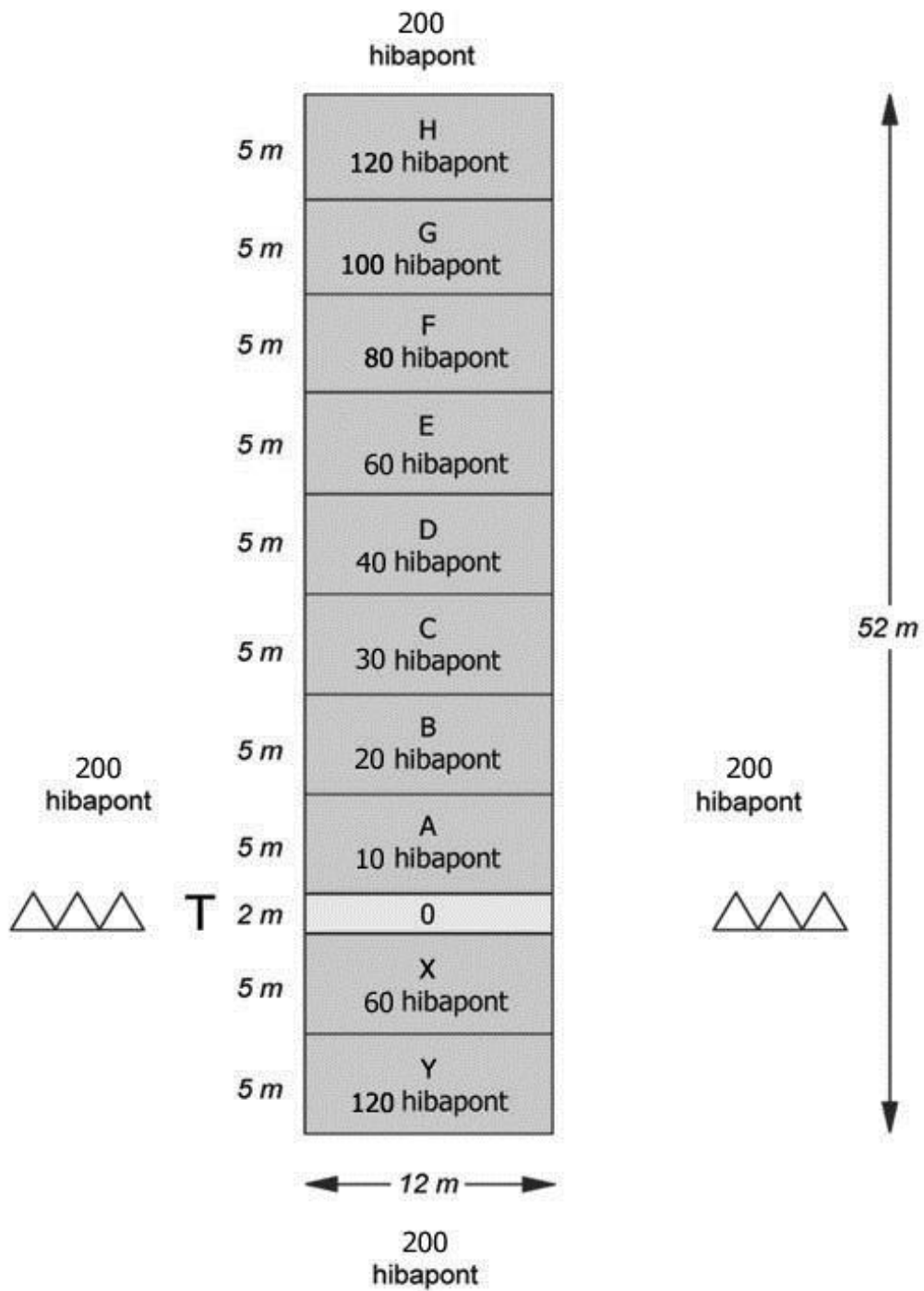
A.9.4. Ha továbbra is döntetlen a helyzet, a legkevesebb pontossági büntetőponttal rendelkező személyzet lesz az első.

A.9.5. A csapatversenybe minden csapat kettő legjobb személyzetének végeredménye számít bele. Ha minden csapat három vagy több személyzetből áll, akkor a legjobb három személyzet eredménye számít.

A.9.6. A csapatgyőztes az a két legjobb személyzet, aki a legkevesebb összbüntetéssel rendelkezik.

I.sz. melléklet

## Leszállómező



II. Melléklet  
**FELADATLAP MINTA**

	<b>XV. Rallyrepülő Nemzeti Bajnokság Jakabszállás XV. Rally Flying National Championship Jakabszállás</b>	Fel-és leszállás Jakabszállás repülőterén <i>Take off and landing in Jakabszállás airfield</i>
<b>CP</b>	<b>Leírás Description</b>	<b>Egyéb információ Special information</b>
T/O	JAKABSZÁLLÁS REPÜLŐTÉR – FELSZÁLLÁS <i>JAKABSZÁLLÁS AIRFIELD – TAKE OFF</i>	
SP	ÚTELÁGAZÁS TC 248°, 21.7 NM A 4-ES FORDULÓPONTTÓL <i>CROSSROADS TC 248°, 21.7 NM FROM CP4</i>	120 m AMSL
TP1	ÚT-CSATORNA KERESZTEZŐDÉS TC 105°, 26.5 KM A 8-AS FORDULÓPONTTÓL <i>ROAD-CANAL CROSSING TC 105°, 26.5 KM FROM CP8</i>	115 m AMSL
TP2	VASÚTÁLLOMÁS A 4-ES FORDULÓPONT TC 308°, 23.2 KM <i>RAILWAY STATION TC 308°, 23.2 KM TO CP4</i>	96 m AMSL
TP3	ÚT-VASÚT KERESZTEZŐDÉS KKF.HÁZA REPÜLŐTÉR TC 245°, 17 NM <i>ROAD-RAILWAY CROSSING TC 245°, 17 NM TO KKF.HÁZA APT</i>	85 m AMSL
TP4	HÍD KECSKEMÉT REPTÉR TC 285°, 23.2 KM <i>BRIDGE TC 285°, 23.2 KM TO KECSKEMÉT APT</i>	93 m AMSL
TP5	FÖLDÚT-MAGASFESZÜLTSG KERESZTEZŐDÉSE TC 320°, 14.8 NM A 3-AS FORDULÓPONTTÓL <i>MINOR ROAD-HIGH VOLTAGE CABLE CROSSING TC 320°, 14.8 NM FROM CP3</i>	90 m AMSL
TP6	ÚTELÁGAZÁS TC 360°, 24.7 KM KECSKEMÉT REPTÉRTŐL <i>T-JUNCTION TC 360°, 24.7 KM FROM KECSKEMÉT APT</i>	120 m AMSL

III. Melléklet  
**JEGYZŐKÖNV MINTA**

Sorszám/ Rally No.:

Lajstromjel/ A/C Reg.:

Név/ Name:

<b>Fordulópont fotók</b> <i>Photos at Checkpoints</i>			Kizárólag hivatalos használatra Fordulópont fotó Büntetések <i>Official use only</i> Penalties CP <i>Photos</i>
Fordulópont <i>CP-No.</i>	Fordulópont fotó <i>CP photo</i>		
	Korrekt <i>correct</i>	Inkorrekt <i>incorrect</i>	
SP			
TP1			
TP2			
TP3			
TP4			
IFP			
ISP			
TP5			
TP6			
TP7			
TP8			
TP9			
TP10			
TP11			
TP12			
TP13			
TP14			
FP			
<b>Total A:</b>			

<b>Útvonal fotók</b> <i>Enroute-photos</i>			Kizárólag hivatalos használatra Büntetések <i>Official use only</i> Penalties
Betűjel <i>Photo ID letter</i>	Távolság (NM) <i>Distance</i>	Megelőző CP <i>From previous CP</i>	
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
I			
K			
L			
M			
N			
O			
P			
R			
S			
T			
U			
W			
<b>Total B:</b>			

<b>PONYVAJELEK</b> <i>ENROUTE-CANVAS</i>			Kizárólag hivatalos használatra Büntetések <i>Official use only</i> Penalties
Jel <i>Canvas shape</i>	Távolság (NM) <i>Distance</i>	Megelőző CP <i>From previous CP</i>	

--



	<b>Total C:</b>	
<b>Total A+B+C</b>		

Aláírás/ személyzet:  
Sign/ Flight crew:

Aláírás/ bíró:  
Sign/ Judge:

#### IV. Melléklet

### PONYVA JELEK

A ponyvajeleket fehér, 0.5 méter széles és 3-4 méter hosszú ponyvából kell kirakni. Az engedélyezett jelek a következők:



A személyzet úgy rajzolja be a jeleket a jegyzőkönyvbe, ahogyan látta. A jeleket az útvonalon, vagy az útvonaltól balra, vagy jobbra 100 m-en belül kell kirakni. Ne legyenek nyílt terepen, inkább tereptárgyak közelében, viszont láthatóak legyenek legalább 600m-ről, az útvonalon 300 m magasan repülve, illetve oldalról 45 fokos szög feletti átrepülés esetén.

#### B. Rendezési szabályok

- B.1. Az időjárás minimum az alábbi:
- felhőalap min. 1000 láb
  - látás min. 5 km. (lásd még az A.1.3. pontot.)
- B.2. Ha a szél átlagos erőssége az útvonalon túllépi a 15 csomót, akkor azt a repülési idő számításánál figyelembe kell venni. A figyelembe vett értéket (irány, sebesség) a repülési lapon is meg kell adni.
- B.3. A fotókat levegőből kell készíteni, színes jó minőségben. A méret min 9x6 cm. Az alkalmazott objektív 50 – 70 mm gyújtótávolságú legyen, a fényképezési magasság 1000– 1500 láb talaj felett. A képek nem lehetnek túl régiek, vagy más évszakban készültek, mint a verseny időszaka.
- B.4. Az ellenőrző pontok fotóit bármilyen irányból el lehet készíteni. Az útvonalafotók esetében az

irányeltérés 45° lehet az útvonal irányától bármelyik oldalra, a vízszintes síktól pedig 30-60°-ban lefelé. Az útvonalfotókat a lehető legpontosabban a vonalon repülve kell elkészíteni, mindig a következő ellenőrző pont felé mutató irányból.

- B.5. Az útvonalfotók tisztán láthatók legyenek a versenyzők számára a repülés során 600 m-el átrepülésük előtt 1000 láb föld feletti magasságból, az útvonalon repülve.
- B.6. A versenyzőket csoportokra lehet bontani. Minden csoportból a leggyorsabb gépet kell elsőnek indítani. Többnapos verseny esetén a csoportok beosztását változtatni kell, hogy a csapatok különböző napszakokban repüljenek.
- B.7. A versenyvezető jelöli ki a külön rádiófrekvenciát a navigációs feladathoz. A versenyzőknek másik, veszély esetén használatos frekvenciák is megadhatók. A versenyzőkkel az eligazításon közölni kell, hogy más frekvenciák használata, illetve a kijelölt frekvencia figyelésének elmulasztása büntetést von maga után.
- B.8. Ha a versenyzők technikai, vagy rep. irányítási okokból későn indulhatnának a navigációs feladatra, újra be kell osztani őket későbbi indulásra. Ilyen esetben a versenyzőnek vissza kell adniuk a teljes borítékot a kiségitőknek, mégpedig azonnal, ezután elkülönítik őket.
- B.9. A leszállópályán a leszállómező kijelölésekor figyelemmel kell lenni a bírók, a videokamera-kezelők és a megfigyelők helyzetére. Sem a bírók, sem a videokamera-kezelők nem lehetnek nappal szemben. A nézők területe, ha a körülmények megengedik, ne legyen 30 méternél közelebb a leszállómezőhöz. Ahol lehetséges, ezt kerítsék el biztonsági okokból.
- B.10. A repülőgépek földi mozgását gondosan meg kell tervezni a forgalom folyamatossága érdekében.
- B.11. Rendezőket és földi megfigyelőket kell a kulcspozíciókba állítani, ez utóbbiak legyenek közvetlen rádiókapcsolatban a versenyvezetővel.
- B.12. A forgalmi kört pontosan meg kell határozni és mindenkinek szigorúan ahhoz kell tartania magát. Ennek a megszegése a 4.4 pont szerinti büntetést vonja maga után.
- B.13. A versenyvezető biztosítson kézi rádiót a célleszállás bíró számára a leszállások idején esetleges vészhelyzetek és az oldalszeles feltételek közlésének esetére.
- B.14. A célleszállások korrekt lebonyolítása érdekében lényeges, hogy a „0”leszállóvonalat ponyvával a leszállómező mindkét oldalán jól láthatóan kijelöljék.
- B.15. Minden leszállóboxnál jól látható távolságjelzőknek kell lenniük. A leszállásfigyelő bírót körülbelül 5 méterre a távolságjelzőktől, kívül kell elhelyezni minden leszálló vonalon, vagy a

GAC által hitelesített automatikus mérőeszközt kell használni. Amennyiben automatikus mérőeszközt használnak, legalább két bírót kell biztosítani az abnormális leszállások megítéléséhez.

Minden esetben (automatikus eszközzel, vagy nélküle) a nyilvánvaló, vagy gyanítható leszállásokat fel kell jegyezni, minden gyaníthatóan abnormális leszállást videón kell ellenőrizni azonnal, vagy később.

B.16. A célleszállási bíró, vagy egy kijelölt felelős a versenyző leszállási eredményének rögzítéséért felel amit rávezet a versenyző lapjára.

B.17. A bírónál vagy egy képzett helyi bírónál legyen egy hordozható szélmérő, jegyezze a széladatokat a leszállás pillanatában. Ez bizonyítékul szolgálhat egykerekes leszállás esetén, amely csak akkor engedhető meg, ha a bíró oldalszelet állapított meg.

B.18. A leszállások értékelésének segítésére videokamerával rögzíteni kell a leszállásokat. Ha nem alkalmaznak elektronikus kiértékelő berendezést, akkor a videó felvételt legalább 2 bírónak kell elemeznie és annak alapján megerősíteni, vagy kijavítani a vizuális megfigyelés eredményét.

Elektronikus berendezés használata esetén a gép által jelzett első nyers leszállási pozíciót jelentik be a leszállást értékelő bíróknak. Ha bármelyiknek kétsége merülne fel a kapott eredménnyel kapcsolatban, azonnal jeleznie kell a leszállás bírójának és az eredményt „később ellenőrizendő” megjegyzéssel kell ellátni.

Ha a berendezés ellenőrzése technikai hibát tár fel, a kérdéses megelőző leszállásokat is felül kell bírálni.

Az értékelő lapok a következő információkat tartalmazzák:

- azonosító szám, rajtszám
- lajstromjel,
- a repülőgép típusa és színe.

A személyzet nevét ezek a lapok nem tartalmazhatják.

#### **B.19 A rally repülők minősítési rendszere**

Minősítést kap az a versenyző, aki az adott évben részt vett szervezett rally versenyen.

**Első osztályú** minősítést kap az aki a Nemzeti Bajnokság, vagy a Magyar Rally Kupa érvényes rangsorában az első 20%-ban benne van;

**Másod osztályú** minősítést kap, aki a 21 -50%-ban van;

**Harmad osztályú** minősítést kap, aki 51% fölött van.

A megszerzett minősítés a következő év december 31-ig érvényes.

A válogatott keret tagok kijelölése:

Az I. osztályú minősítést elért versenyzőkből a legjobb 5 páros. Amennyiben az I. osztályú versenyzők létszáma kevesebb 5 párosnál, "behívással" kell a hiányzó páros(oka)t kijelölni. Továbbá egy tartalék páros is kijelölhető.

A "behívást" és a tartalék kijelölését a válogatott keret kijelölt edzője végzi.