
Szabályok és előírások
Rally repülés

2014

Készült a FAI 2014-re érvényes rally repülő versenyszabályzata alapján.

Fordította: Benedek János, Kardos Ildikó és Bende Zoltán

Szerkesztette: Franczer Attila

Jóváhagyta a Magyar Repülő Szövetség Motoros Általános Repülő Szakbizottsága.

TARTALOMJEGYZÉK

A RALLY- REPÜLÉS CÉLJA.....	4	
A. VERSENYSZABÁLYOK.....	5	
A.1. ÁLTALÁNOS RÉSZ.....	5	
A.2. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK.....	5	
A.3. A VERSENY RÉSZLETEZÉSE.....	7	
A.3.1. Navigációs feladat.....	7	
A.3.2. A navigációs feladat kijelölése.....	8	
A.3.3. Pontossági feladat.....	10	
A.3.4. Megfigyelési feladat.....	10	
A.3.5. Célleszállás.....	11	
A.3.6. Repülési adatrögzítő berendezések használata.....	13	
A.4. BÜNTETÉSEK.....	13	
A.5. KIZÁRÁS.....	16	
A.6. NEVEZÉS.....	16	
A.7. REPÜLŐGÉP.....	16	
A.8. ÓVÁSOK.....	17	
A.9. VÉGEREDMÉNY.....	18	
A I Melléklet	LESZÁLLÓMEZŐ.....	20
A II. Melléklet	MINTA FELADATLAP.....	21
A III Melléklet	JEGYZŐKÖNYV MINTA.....	22
A IV Melléklet	PONYVAJELEK.....	23
B. RENDEZÉSI SZABÁLYOK.....	24	
B.1. ÁLTALÁNOS RÉSZ.....	24	
B.2. HELYSZÍN.....	25	
B.3. SZÁLLÍTÁS.....	26	
B.4. SZÁLLÁS.....	26	
B.5. REPÜLŐGÉP-BÉRLÉS.....	27	
B.6. GYAKORLÓREPÜLÉS.....	27	
B.7. ELIGAZÍTÁSOK.....	28	
B.8. METEOROLÓGIA.....	28	
B.9. NAVIGÁCIÓS ÚTVONAL.....	29	
B.10. LESZÁLLÁS.....	31	
B.11. BÍRÓK, KISEGÍTŐK, MEGFIGYELŐK.....	32	
B.12. ZSÚRI.....	33	
B.13. EREDMÉNYEK.....	34	
B.14. DÍJAK ÉS DÍJKIOSZTÁS.....	34	

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 a FAI 2014 évre érvényes versenyszabályzata alapján készült.
- A.1.1.1. A GENERAL AVIATION COMMISSION (GAC) által képviselt Fédération Aéronautique International (FAI) a nemzetközi versenyeket – Világ-, és Kontinens Bajnokság – két kategóriában rendezi meg, ezek: Unlimited és Advanced.
- A.1.1.2. Az Unlimited kategória magas szintű, nagyon nehéz feladatokat tartalmaz. Ebben a kategóriában kell indulni a megelőző két nemzetközi verseny (EB, vagy VB) első 25 helyezett személyzetének, és bármely versenyző páros számára nyitott.
- A.1.1.3. Az Advanced kategóriában alapszintű feladatok vannak, az előző két nemzetközi verseny (EB, vagy VB) első 25 helyezettje mögött végzett pilóták és navigátorok részére, illetve kezdő csapatok számára. Ebben a kategóriában már nem vehet részt az a csapat, amely az előző versenyek valamelyikén az első 3-ban végzett az Advanced kategóriában.
- A.1.1.4. A magyar versenyekre jelentkező párosokat, előzetes konzultáció alapján a sportbizottság sorolja be az egyes kategóriákba.
- 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 versenyigazgató belátása szerint, a főbíróval történt egyeztetés után.

A.2. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

- A.2.1. A verseny hivatalos nyelve angol vagy magyar. 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. Rádión meg kell hívnia a versenyigazgatóságot 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 lehetőség szerint video kamerával kell rögzíteni, ezzel segítve a leszállást értékelő főbíró, amennyiben kétséges a leszállás pontos pozíciója, vagy a főbíró az esetleges óvások elbírálásakor.
- A.2.7. Minden versenyzőt előzőleg el kell látni térképekkel, nem szükségszerűen repülési térképekkel, amelyeknek a léptéke 1:200.000 vagy 1:250000 (az 1:200000 ajánlott), és fedik az összes 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 lehetséges, vagy sem. 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. Az Unlimited kategóriában minimum 15, maximum 30 perccel felszállás előtt adják át a borítékot a személyzetnek a repülőgépen. Az 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. Az adatrögzítőket csak a versenyzők beleegyezésével törlik a verseny szervezői.
- A.2.15. A verseny jegyzőkönyv átadásának pontos idejét egy versenybíró írásban rögzíti vagy magán a jegyzőkönyvön, vagy a borítékon és a személyzet egy tagjának alá kell írnia.
- A.2.16. A végrehajtást a szervező adatrögzítővel ellenőrzi. Eltérés esetén az A.4. pontban meghatározott büntetések szabhatók ki.
- A.2.17. Leszállás után a személyzet a gépben marad, és ő a felelős a jegyzőkönyv időben történő átadásáért a gép mellett várakozó kisegítőnek. A jegyzőkönyv leadási idejét a szervező határozza meg és teszi közzé. Ezt az időt a célvonal aktuális átrepülési idejétől kell mérni.
- A.2.18. A versenyzőknek mindaddig gépükben kell maradniuk, amíg a versenyzői borítékot le nem adták. A borítékba be kell rakni az útvonal összes térképét, a repülési utasítást és a fényképeket.
- A.2.19. A kiértékelés előtt a versenyzők csak a versenybizottság tagjaival beszélhetnek.
- A.2.20. 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, de időjárási vagy szervezési okok miatti törlés esetén is min. két útvonal végrehajtása esetén értékelhető. Minden szám hossza 80 és 100 tengeri mérföld között változhat. A szakaszok száma 10 és 16 között lehet, egy szakasz hossza min. 5, max. 15 NM.

- A.3.1.2. Az egyes versenyszámok a következő feladatokat tartalmazzák:
- útvonalszerkesztés
 - pontossági feladat (időmérés)
 - megfigyelési feladat (fotó/ponyvajel)
 - célleszállás (minimum 1, maximum 2)
- 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 repülőgépnak a megadott érkezési eljárást kell követnie.
- A.3.1.5. A kiadott indulási és érkezési eljárás végrehajtását a GPS loggerrel ellenőrzik. Az ismertett 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-et túllépi.
- A.3.1.7. A fordulópontokon mindig a rövidebb irányban kell az új szakaszra ráfordulni. A 90°-os eltérés a kapu átrepülése után 45 sec-el lép érvénybe.
- A.3.1.8. A startpontnál és a közbenső 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.
- 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, a startpont és a finish-pont (a közbenső start és finish-pont is) 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:
- egy ismert hely,
 - koordináták (szélesség, hosszúság)
 - bármely irány és távolság az előzőekben meghatározott helytől, vagy 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 az idegen 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. Ebben az esetben az adott útvonal szakasz végpontján történő átrepülés irányát korrekten meg kell adni a repülési utasításban.

b) körív (max. 3 db egy útvonalon)

c) körív alkalmazásakor a kör középpontját és sugarát a repülési utasításban meg kell adni

d) az a) és a b) változat esetén a szakasz körülbelüli hosszát és pontos repülési idejét meg kell adni

e) az útvonal egy része két leragasztott borítékban is megadható. Ilyen esetben a két boríték közül az egyiket a megadott fordulópont azonosításának megfelelően kiválasztva kell kinyitni. A borítékban megadott információk az útvonal legalább négy szakasszal későbbi részére vonatkozhatnak, minimum két és maximum három ellenőrzési pontot tartalmazhatnak.

Ha nem a helyes borítékot nyitják ki, az büntetéssel jár.

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

A.3.2.8. A távolságok tengeri mérföldben vagy kilométerben adhatók meg, tizedes pontossággal. Meg kell adni a térkép 1 mm távolságának értékét NM-ben illetve km-ben az átváltás számításához.

- A.3.2.9. Bármely jelölési információ csak a térképen szereplő pont alapján adható meg.
- A.3.2.10. Az Advanced kategóriában, egy kidolgozott térképet, lezárt borítékban megkapnak a versenyzők. Boríték kinyitásáért büntetőpontok járnak.
- 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, az indulási pont, az összes ellenőrző pont és a célpont átrepülési idejét, valamint a leszállás és 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 átadásakor.
- A.3.3.3. Az időellenőrzés vonala merőleges az ellenőrző pontra bevezető útvonalszárra, Startpont (SP) és közbenső Startpont (ISP) esetében a kivezető útvonalszárra, szélessége 0,5 NM mindkét oldalon.
- A.3.3.4. A felszállástól a Startpontig és a Finish-ponttól a leszállásig tervezett idő lehetőség szerint ne legyen több, mint 8 perc.
- A.3.4. Megfigyelési feladat
- A.3.4.1. A megfigyelési feladat a startponttól a közbenső célpontig, majd a közbenső 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 fényképeit (min. 10, max. 18), a másik az útvonalfotókat (min.15, max. 20) tartalmazza mindkét kategóriában.
- A.3.4.4. Az Unlimited kategóriában az ellenőrzőpontok fényképei bármilyen irányból készülhetnek, lehetnek helyesek, vagy helytelenek. Ha a fénykép helytelen, a rajta lévő tereptárgy nem lehet az ellenőrzőponttól számított 1 tengeri mérföldön belül. A személyzet döntése alapján tölti ki a jegyzőkönyvet. A

fényképeken rajta van a fordulópont száma és a helyes sorrendben vannak a borítékban.

- A.3.4.5. Az Advanced kategóriában az ellenőrző pontok fotói mindig a rárepülés irányából készülnek és mindegyik korrekt. A fényképeken rajta van a fordulópont száma és a helyes sorrendben vannak a borítékban. Maximum két ellenőrző pontot ki lehet jelölni, melyekről nem készül fotó. Ha megállapítanak ilyet, akkor az csak a Finish Pont és az azt megelőző ellenőrző pont (CP) lehet.
- A.3.4.6. Az Unlimited 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.3.4.7. Az Advanced kategóriában az útvonalfotók betűkkel vannak megjelölve és sorrendben rakják őket a borítékba. A fényképeket két csoportra kell osztani, egy csoportban max. 10 kép lehet. A csoportok felhasználási módját a repülési utasításban meg kell adni. A fotók sorrendjére vonatkozó információt a jegyzőkönyvnek kell tartalmaznia. Az azonosítandó tereptárgyat bekarikázzák, és a tárgy nem lehet az útvonaltól távolabb, mint 300 méter.
- A.3.4.8. A ponyvajeleket csak ellenőrző pontok között, az útvonaltól mért 100 méteren belül kell kirakni. A számuk max. 5 lehet.
- A.3.4.9. Az útvonalfotók és a felhasznált ponyvajelek száma max. 20 lehet összesen.
- A.3.4.10. A startponttól mért 5 NM, illetve az ellenőrzőpontok után mérhető 1 NM távolságokon belül, a közbenső finish- és startpont között, valamint a startpont előtt és a finish pont után nem lehet fotó vagy ponyvajel.
- A.3.4.11. Az útvonalfotók és a ponyvajelek távolságát az előző ellenőrzési ponttól kell mérni.
- A.3.5. Célleszállás
- A.3.5.1. A célleszállási feladat maximum két leszállásból áll, minden navigációs útvonal végén.

- A.3.5.2. Leszállás közben a pilóta belátása szerint használhat gázt, fékszárnyat, vagy egyéb áramlásrontó eszközt.
- 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 minden 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 mint 5 méter, a farokkerék földetérési helyét kell értékelni.
- A.3.5.8. Oldalszél akkor áll fenn, amikor az oldalszél-komponens a használatos leszállópályára 8 csomó, vagy több. A szélsébséget megfelelő szélmérővel a nulla vonalnál, 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 kts, 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.) Oldalszeles körülmények között a széllal ellentétes oldali főfutóra letett gép
- d.) ha nem a kerekak, hanem a repülőgép bármely más része érinti a földet;
- e.) ha a kijelölt leszállómezőn belül földetérés előtt becsukják a fékszárnyat, vagy az egyéb áramlásrontó eszközt;
- f.) leszállás befékezett kerekakkal;
- g.) bármelyik főfutó kerék elemelkedik az orrfutó földön gurulása közben. Az abnormális leszállásért járó büntetőpontokat hozzáadják az egyébként kapott leszállás pontokhoz.

A.3.6. Repülési adatrögzítő berendezések használata

- A.3.6.1. Repülési adatrögzítő berendezések használata a FAI világ és kontinens bajnokságokon kötelező. Más versenyeken történő használatukról a szervezők döntenek.
- 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 közölje az összes ellenőrző pont, az útvonalfotókon azonosítandó tárgyak és a felszállási pont koordinátáit a csapatvezetőkkel, nyomtatott vagy elektronikus formában.
- 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

- A.4.1. Felszálló kapu átrepülése:
a startidőtől számított 60 mp-en belül 0 büntetőpont
startidő előtt, vagy 60 mp után, mp-enként 3 büntetőpont
max. 100 büntetőpont
- A.4.2. Pontossági feladat az Unlimited kategóriában:
a megadott időben (+/-2 mp) 0 büntetőpont
késés /sietés másodpercenként 3 büntetőpont
kapun kívüli átrepülés 100 büntetőpont
max. 100 büntetőpont
- A.4.3. Pontossági feladat az Advanced kategóriában:
a megadott időben (+/-5 mp) 0 büntetőpont
késés /sietés másodpercenként 3 büntetőpont
kapun kívüli átrepülés 100 büntetőpont
max. 100 büntetőpont
- A.4.4. Megfigyelési feladat mindkét kategóriában:
Útvonalfotók és ponyvajelek esetén:
tényleges helyzet 0,5 NM körzetén belül 0 büntetőpont
tényleges helyzet 0,6 NM és 1 NM között 15 büntetőpont
nem észrevett 30 büntetőpont
helytelenül, vagy határon kívüli jelölés 50 büntetőpont
- Ellenőrzési pontok fotói esetén – Unlimited kategória:
pontos azonosítás 0 büntetőpont
nem azonosított 50 büntetőpont
helytelen azonosítás 100 büntetőpont
- A.4.5. Időmérés nélküli, kapun kívüli átrepülés 100 büntetőpont
a repülésbiztonság és a szabályok megszegése 600 büntetőpont
min. magasság alatti repülés 200 büntetőpont
az előírt utasítások és manőverek szigorú követésétől való eltérés 200 büntetőpont
a nem korrekt boríték kinyitása 100 büntetőpont
A biztonsági térképet tartalmazó boríték kinyitása (Advanced kat.) 300 büntetőpont
meg nem engedett elektronikus berendezésekkel történő repülés kizárás
- A.4.6. A start pont és finish pont között 90°-nál nagyobb eltérés az iránytól, több, mint 5 mp-ig esetenként 200 büntetőpont

A.4.7. Leszállási feladat (lásd a II. Mellékletet):

Fehér vonal	0 büntetőpont
"A" terület	10 büntetőpont
"B" terület	20 büntetőpont
"C" terület	30 büntetőpont
"D" terület	40 büntetőpont
"E" terület	60 büntetőpont
"F" terület	80 büntetőpont
"G" terület	100 büntetőpont
"H" terület	120 büntetőpont
"X" terület	60 büntetőpont
"Y" terület	120 büntetőpont
leszállómezőn kívül, vagy az oldalvonalon kívülre gurulva	200 büntetőpont
gázadás a boxon belül átstart esetén	50 büntetőpont
szükségtelen átstartolás földetéréssel vagy anélkül	200 büntetőpont
leszállási kísérlet elhagyása	300 büntetőpont
abnormális leszállás	150 büntetőpont
	max. 300 büntetőpont

- A.4.8. A jegyzőkönyv késői benyújtása, vagy az A.2.15. pontban leírtak megsértése 300 büntetőpont
- A.4.9. A megadott frekvencia figyelésének elmulasztása 200 büntetőpont
- A.4.10. Bármely versenyző, aki bármilyen okból a hivatalostól eltérő repülőtéren száll le és folytatja a versenyt, nem kap időengedményt

A.5. KIZÁRÁS

A.5.1. A repülő személyzet kizárását vonhatja maga után:

- 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,
- d) a vonatkozó léginavigációs szabályok megszegése,
- e) a FAI doppingellenes szabályainak megsértése,
- f) az adatrögzítő berendezés manipulálása,
- g) bármilyen csalási kísérlet.

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

A.5.3. A kizárás eldöntésére a versenyigazgató jogosult, a főbíróval 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 két főből állhat. A verseny alatt nem lehet utast szállítani.

A.7. REPÜLŐGÉP

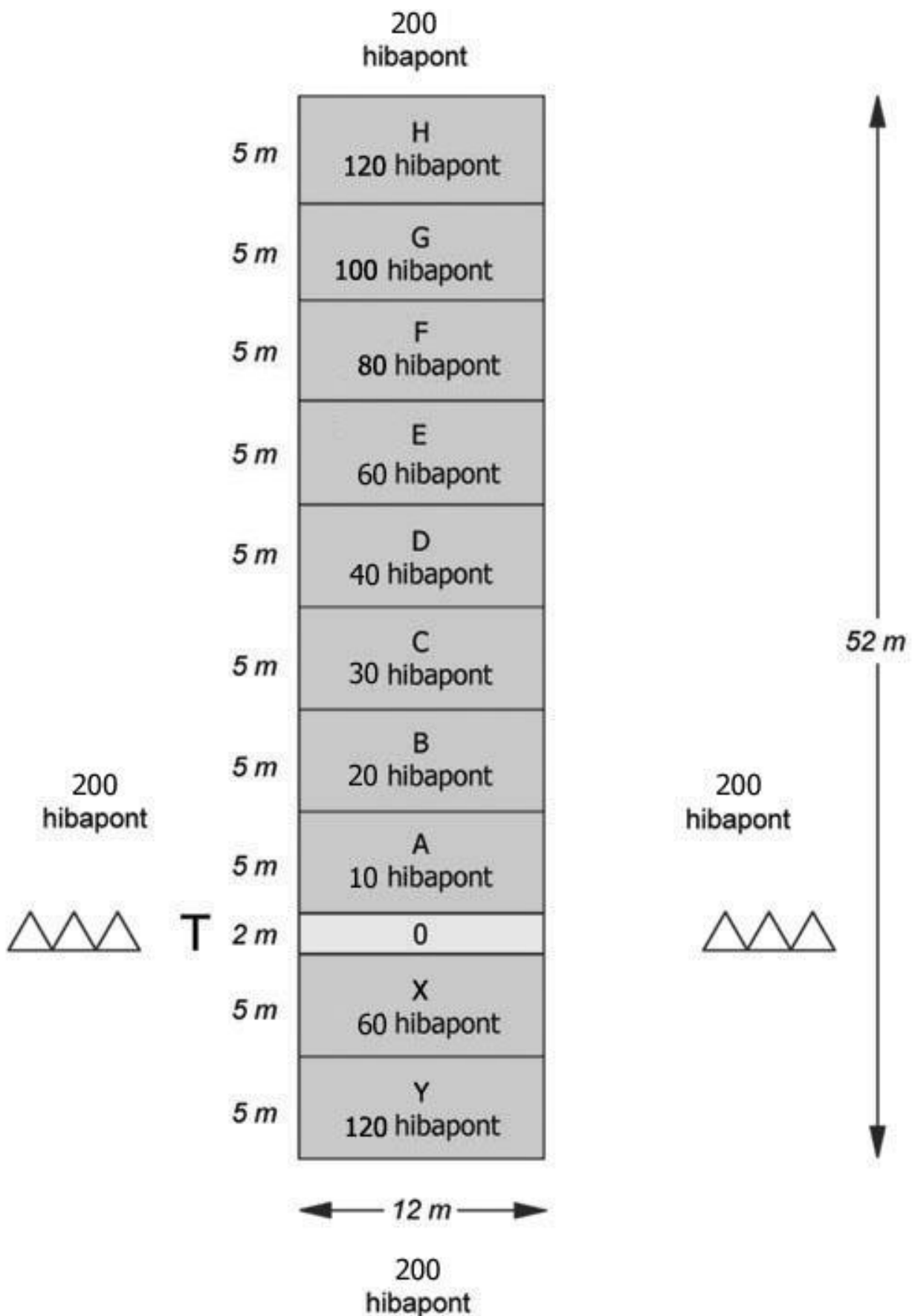
- A.7.1. A versenyben dugattyús motorral, vagy légcsavaros gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépek (lásd a FAI Sportkódexének 2. Részében a C-1(a, b, c, d) és C-3(a, b, c) alosztályait), valamint a beépített, nem behúzható motorral, három kerekés futóművel felszerelt motoros vitorlázó repülőgépek (TMG) (lásd a Sportkódex 3. Részét) vehetnek részt.
- A.7.2. A minimálisan megengedett sebesség (TAS) 70 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 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 versenyigazgató, 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 csapatvezető és 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 hogy az összes érintett fél beleegyezik.

- A.8.6. Amennyiben az ellenőrzés után a csapatkapitány vagy versenyző még mindig elégedetlen, befizetheti az előírt díjat és hivatalos óvást nyújthat be a versenyigazgatóhoz.
- A.8.7. A versenyigazgató ezt az óvást a zsűri elé terjeszti döntésre. A zsűrinek lehetőséget kell biztosítani a csapatvezető és 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 versenyigazgatónak jelenteni kell. A kivizsgálás eredményét a versenyigazgató a főbírónak továbbítja.
- A.8.11. Az óvások előtti előzetes eredménylistát a lehető leghamarabb ki kell függeszteni, de csak az óvási idő lejáta után.
- A.8.12. Ha egy zsűri döntés más versenyzőket is érint, a megfelelő változtatásokat végre kell hajtani az eredményekben.
- A.8.13. A zsűri döntése végleges és kötelező a FAI Sportkódex Általános része szerint.
- A.8.14. Az óvások eredményét közzéteszik, miután a zsűri értesítette a csapatvezetőt vagy versenyzőt a zsűri döntéséről.
- A.8.15. Az óvási díj 10.000 forint, és csak sikeres óvás esetén téríthető vissza.
- A.8.16. A végleges eredménylistát a zsűri döntését követően a lehető leghamarabb ki kell függeszteni.
- A.8.17. A Légiforgalmi Szolgálatok adatait a versenyek kiértékelésénél nem szabad figyelembe venni.

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 két 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 csapat, amelyik a legkevesebb összbüntetéssel rendelkezik.

LESZÁLLÓMEZŐ



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

Sorszám/ Rally No.:

Lajstromjel/ A/C Reg.:

Név/ Name:

Fordulópont fotók <i>Photos at Checkpoints</i>			Kizárólag hivatalos használatra Fordulópont fotó Büntetések <i>Official use only</i> <i>Penalties CP Photos</i>
Fordulópont CP-No.	Fordulópont fotó CP photo		
	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			
Total A:			

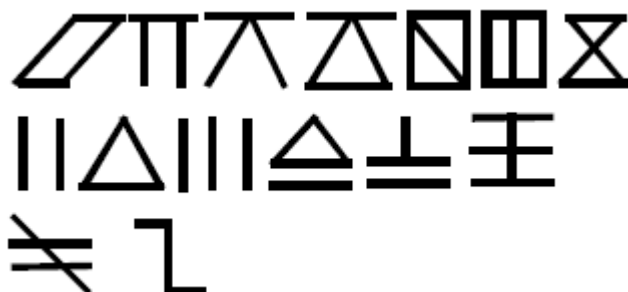
Útvonal fotók <i>Enroute-photos</i>			Kizárólag hivatalos használatra Büntetések <i>Official use only</i> <i>Penalties</i>
Betűjel Photo ID letter	Távolság (NM) Distance	Megelőző CP From previous CP	
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
I			
K			
L			
M			
N			
O			
P			
R			
S			
T			
U			
W			
Total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

PONYVAJELEK <i>ENROUTE-CANVAS</i>			Kizárólag hivatalos használatra Büntetések <i>Official use only</i> <i>Penalties</i>
Jel Canvas shape	Távolság (NM) Distance	Megelőző CP From previous CP	
Total C:			
Total A+B+C=D			

Rossz boríték felnyitása <i>Opened wrong envelope</i>	
Total D:	

Aláírás/ személyzet:
Sign/ Flight crew:Aláírás/ bíró:
Sign/ Judge:

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. ÁLTALÁNOS RÉSZ

- B.1.1. Mielőtt bármely repülőklub megpályázza egy bajnokság megrendezését a rally repülésben, meg kell hogy feleljen a következő pontokba foglalt FAI-kívánalmaknak.
- B.1.1.1. Legyen megfelelő tapasztalata az ilyen versenyek rendezésében, hogy magas színvonalat biztosíthasson.
- B.1.1.2. Legyen legalább 3 olyan szakembere, akik e versenyt ismerik, és a bajnokságok rendezésében tapasztalatokkal rendelkeznek.
- B.1.2. A rendező klub korlátozott forgalmú repülőteret kell hogy biztosítson. Olyan repülőtér biztosítása nem ajánlott, ahol a gyakorlás vagy a verseny alatt többnyelvű irányítás folyik.
- B.1.3. A rendező repülőklubnak tekintettel kell lennie az egyéni résztvevők bajnoksággal kapcsolatos költségeire.
- B.1.4. A helyszín kiválasztásakor a rendező repülőklub elfogadható szállást kell hogy biztosítson a repülőtérhez közel.
- B.1.5. A rendező repülőklub már a kezdeti stádiumban alakítson ki szoros munkakapcsolatot a zsűri elnökével.
- B.1.6. A rendező repülőklubnak a szabályzatok szerint kell dolgozni. Ha az értelmezésben bármilyen nehézség merülne fel, a zsűri elnökének tanácsa legyen mérvadó.
- B.1.7. A rendező repülőklub a bajnokság térségében, ugyanabban az időben nem bonyolíthat más, helyi versenyt.
- B.1.8. Bemutatókra történő felkészülés, gyakorlás stb. nem zavarhatja a verseny felkészülési rendjét, amelynek elsőbbséget kell biztosítani.
- B.1.9. Semmiféle légi bemutató, rendezvény, vagy hasonló nem zavarhatja a versenyt.

B.1.10. A rendező repülőklub kössön megfelelő biztosítást minden versenyzőre, ahogy azt a nemzetközi törvények megkívánják, legalább minden olyan személyre, akinek bármely okból a leszállóvonalnál, vagy annak közelében kell lennie a gyakorlás vagy a verseny során. Ide tartozik minden zsűritag, bíró, kisegítő, titkár, csapatvezető vagy egyéb pilóta, akik gyakorlás idején megfigyelést folytatnak.

B.2. HELYSZÍN

B.2.1. A bajnokságok helyszínének kiválasztásakor nagy figyelmet kell fordítani a terep típusára, amely a lehetséges repülőterek körzeteiben helyezkedik el. Ideális olyan terepet választani, amelyen alacsony és magas területek is találhatóak és amelyen se nem túl nehéz, se nem túl könnyű navigálni. A lehetséges helyszínek számát tovább lehet csökkenteni ama szempontok alapján, hogy a versenyútvonalak lehetőleg egy térképen helyezkedjenek el, így elkerülhetők azok a költségek, amelyek a rendezvényre vonatkozó speciális térképek kiadásával járnának.

B.2.2. Figyelemmel kell lenni a versenyzőnőben zajló általános légiforgalomra, ellenőrzött és veszélyes légterekre, amelyek hátráltathatják a versenyfeladatok kitűzését.

B.2.3. Tekintetbe kell venni az egyes reptereken rendelkezésre álló létesítményeket és szolgáltatásokat, mint légiforgalmi irányítás, tűzoltó és mentőszolgálat, hangárlehetőség, üzemanyag és egyéb.

B.2.4. Külön előny, ha a repülőtéren étterem, vagy megfelelő klubház áll a versenyzők és megfigyelők rendelkezésére, de az ne adjon lehetőséget nagyobb mennyiségű alkohol fogyasztására.

B.2.5. A repülőtér legfeljebb 30 percnyi utazással elérhető legyen a szálláshelytől, ahol a résztvevők laknak.

B.2.6. A repülőtér már a bajnokságot megelőző héten álljon rendelkezésre, hogy a versenyzők gyakoroljanak és hozzászokjanak a környékhez, ez idő alatt a repülőtér szigorúan a helyi szabályok szerint működjön, amelyekhez minden résztvevőnek alkalmazkodnia kell.

- B.2.7. A repülőtéren, ahol ez lehetséges, legyen beton, vagy kemény felületű felszállópálya.
- B.2.8. Figyelembe kell venni a verseny körzetének átlagos időjárását.
- B.2.9. Különös fontosságú az eligazító terem elhelyezése és mérete. A terem elég nagy kell hogy legyen minden versenyző befogadására.
- B.2.10. A repülőtéren legyen telefon és fax. Ha a számítógépterem nem a repülőtéren van, internetkapcsolat legyen a terem és a kiértékelő helyiség között.

B.3. SZÁLLÍTÁS

- B.3.1. Amennyiben a repülőtér távolabb van a szálláshelytől, a versenyigazgatóságnak megfelelő szállításról kell gondoskodnia.
- B.3.2. Ideális lenne minden csapat számára külön szállítóeszközt biztosítani, de ha ez nem megoldható, rendszeres buszközlekedésre van szükség. A buszok menetrendjét közzé kell tenni és azt be kell tartani.
- B.3.3. Ajánlatos, hogy az esti csoportos tevékenységekre való tekintettel a szállítást mindenki igénybe vehesse. Ezzel kiküszöbölhető a külön eligazítások szükségessége a tevékenységek helyén és az azokhoz kapcsolódó problémák.
- B.3.4. A zsúrinek külön szállítóeszközt kell biztosítani.

B.4. SZÁLLÁS

- B.4.1. Célszerű, de nem okvetlenül szükséges, hogy a résztvevők egyazon épületben lakjanak. Ez mindenestre csökkentené a kommunikációs problémákat. Legalább két különböző színvonalú szállás legyen.
- B.4.2. Nagyon fontos már a szervezés korai stádiumában meghatározni a bajnokság résztvevőinek körülbelüli számát és kategóriáját. Figyelemmel kell lenni a családjukkal érkezők igényeire és megfelelő szálláslehetőséget kell számukra biztosítani elfogadható áron.
- B.4.3. Lehetőleg „csomag” szolgáltatást kell biztosítani, amely a verseny és az edzés idejére minden étkezést biztosít, a szállás reggelivel együtt legyen, ily módon a

résztevőknek alkalmuk nyílik edzéseik végrehajtására, városnézésre és étkezésre.

B.4.4. Szükséges, hogy a szálláshely a versenyrepülőtér közelében legyen. A maximálisan 30 perc utazási időt nem szabad túllépni. A versenyigazgatóságnak figyelembe kell vennie a pilóták pihenési igényét. Lényeges, hogy 22.30 és 07.00 óra között az alvás idejére maximális nyugalmat biztosítsanak.

B.5. REPÜLŐGÉP-BÉRLÉS

B.5.1. A rendező repülőklubnak fel kell készülnie bérrepülőgépek biztosítására azon résztvevők számára, akik nem tudják magukkal hozni versenygépüket.

B.5.2. A pilótáknak, akik erre a szolgáltatásra igényt tartanak, a verseny előtt jelezniük kell szándékukat, a típust, az időtartamot, a repülni kívánt órák számát stb. is megadva. Adatokat kell továbbá szolgáltatniuk szakszolgálati engedélyükről és repülési tapasztalatukról. A szükséges határidőket az adott versenykiírás tartalmazza.

B.5.3. A bérletbe adott repülőgépet a rendező repülőklubnak kell ellenőriznie és a következő minimális felszerelést biztosítania:

- a.) sebességmérő,
- b.) érzékeny magasságmérő,
- c.) mágneses és pörgettyűs iránytű,
- d.) elfordulásjelző, vagy műhorizont,
- e.) VHF/COM rádió adóvevő berendezés a szükséges frekvenciákkal,
- f.) harmadik személynek okozott kárra felelősségbiztosítás a rendező ország követelményei szerint.

B.6. GYAKORLÓREPÜLÉS

B.6.1. A bajnokságot megelőző héten gyakorló végrehajtására alkalmat kell adni a verseny körzetében külön leszállási díjak felszámítása nélkül.

B.6.2. A navigációs gyakorlások a normál repülőtéri üzemelés zavarása nélkül hajthatók végre.

B.6.3. A gyakorlási lehetőséget minden személyzetnek időbeosztás szerint, egyformán biztosítani kell.

- B.6.4. Az edzés ideje alatt lényeges, hogy betartsák a repülőtéren használatos eljárásokat. Szükséges továbbá, hogy más, nem a versennyel kapcsolatos forgalom is használhassa a repteret, ezért szigorú rádióirányítást kell megvalósítani.
- B.6.5. A napi repülés lehetőségét a 8 és 18 óra közötti időtartamban (minimum) biztosítani kell.
- B.6.6. A gyakorlórepülést nem szabad show, vagy bemutató gyakorlása kedvéért megszakítani.
- B.6.7. A rendező repülőklub lehetőleg egy hónappal a verseny előtt küldje el a versenytérképet a versenyzőknek.

B.7. ELIGAZÍTÁSOK

- B.7.1. Az eligazításokon a felsorolt személyzet megjelenése kötelező.
- B.7.2. Nyitó eligazítás a zsűri, a bírók, a csapatvezetők, versenyző csapatok és a kiségitők részére. Tárnya a verseny menetének, a programoknak – beleértve a társas programokat is - a bíraskodási elveknek és a kommunikáció csatornáinak ismertetése.
- B.7.3. Verseny-eligazítás a zsűri, a bírók, a csapatvezetők és a személyzetek részvételével. Tárnya a szabályok magyarázata és a követendő eljárások meghatározása. Ez az eligazítás összevonható a nyitó eligazítással.
- B.7.4. Napi eligazítás a csapatvezetők részvételével. Tárnya a napi program meghatározása, valamint meteorológiai eligazítás a személyzetek és csapatvezetők számára

B.8. METEOROLÓGIA

- B.8.1. A meteorológiai információ kiadója legyen tisztában a helyi időjárás körülményekkel, továbbá a VFR repüléssel.
- B.8.2. Az időjárás előrejelzéseket felszállás előtt közzé kell tenni angolul, rendes megszövegezésben, KÓDOK HASZNÁLATA NÉLKÜL.

- B.8.3. Az általános időjárás-jelentést megfelelő hirdetőtáblán közzé kell tenni az eligazító helyiségen kívül, már az első navigációs eligazítás előtt és időnként aktualizálni kell.
- B.8.4. A navigációs feladat repülése során álljon rendelkezésre egy repülőgép időjárás ellenőrzésre. A zsűri egyik tagja, vagy a főbíró legyen jelen a repülőgép fedélzetén minden ellenőrző repüléskor.
- B.8.5. Az időjárási minimum az alábbi:
- felhőalap min. 1000 láb
- látás min. 5 km.
- B.8.6. 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.9. NAVIGÁCIÓS ÚTVONAL
- B.9.1. A versenyigazgató a navigációs útvonal kiválasztásakor a rendelkezésre álló tereptípusok figyelembevételével vegyes útvonalat válasszon. Lehetőleg kerülje a túl könnyen végigrepülhető, esetleg autópályákat, folyókat vagy vasútvonalakat követő útvonalak kitűzését. Kerülje továbbá a csak magas, vagy csak sík terepen haladó kurzusok kiválasztását, amennyiben lehetséges.
- B.9.2. A navigációs útvonalat ugyanazon a térképen kell megtervezni, amit a versenyzők is használnak.
- B.9.3. A megfigyelőket ki kell képezni a verseny előtt. Kiképzésükben szerepeljen a Sportkódex, a versenyszabályok, a berendezések, a kommunikációban használatos meghatározások alapvető ismerete, valamint a pontozólapok és feljegyzések kezelése.
- B.9.4. Legalább 4 navigációs útvonalat kell kidolgozni, melyből kettő rossz időjárás esetén is végrehajtható, valamint egy gyakorló útvonal is álljon rendelkezésre.
- B.9.5. Az útvonaltervező az alábbi szempontokat vegye figyelembe:
- olyan ellenőrző pontokat használjon, amelyek a terepen jól meghatározhatók,

- ha az időmérőpont helyét egy külön ábrán nem határozták meg, akkor az az objektum középpontja legyen,
- az ellenőrző pontok fotóin meg kell jelölni az időmérés helyét, az Advanced kategóriában.
- abban az esetben, ha pontos digitális térkép nem áll rendelkezésre az ellenőrzési pontok koordinátáit és magasságát földi méréssel kell meghatározni, két GPS és egy barometrikus magasságmérő segítségével
- a koordináták meghatározásakor a GPS-ek legalább hat műholdat vegyenek
- a minimális repülési magasságot minden ellenőrző pontra meg kell adni a feladat lapon
- az indulási és az érkezési valamint a gurulási eljárásokat vázlattal is meg kell adni.

B.9.6. A startpont (SP) és a finish pont (FP) nem lehet azonos pont.

B.9.7. A fotókat levegőből kell készíteni, színes, jó minőségben. A méret min 9x6 cm. Az alkalmazott objektív 50 – 70 mm gyújtótávolságú legyen, a fényképezési magasság 500 – 1000 láb talaj felett, az Unlimited kategóriában, valamint 1000-1500 láb az Advanced kategóriában. A képek nem lehetnek túl régiek, vagy más évszakban készültek, mint a verseny időszaka.

B.9.8. Az ellenőrző pontok fotóit bármilyen irányból el lehet készíteni. Az útvonalfotók esetében az irányeltérés 45 fok lehet az útvonal irányától bármelyik oldalra, a vízszintes síktól pedig 30-60 fokban lefelé. Az útvonalfotókat a lehető legpontosabban a vonalon repülve kell elkészíteni.

B.9.9. Az útvonalfotók tisztán láthatók legyenek a versenyzők számára a repülés során min. 600 m-el átrepülésük előtt, 1000 láb föld feletti magasságból, az útvonalon repülve.

B.9.10. 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.9.11. A versenyigazgató jelöljön ki 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.9.12. 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.10. LESZÁLLÁS

B.10.1. A megfelelő leszállópályát már a gyakorlónapok előtt ki kell jelölni a verseny alatt használatos jelzésekkel. (lásd az A. II. Mellékletet)

B.10.2. 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. Csak a csapatvezetőknek engedhető meg, hogy a leszállásokat a földtérési vonallal szemben, 15 méterről figyeljék, amennyiben a körülmények és a reptérrend megengedi.

B.10.3. A repülőgépek földi mozgását gondosan meg kell tervezni a forgalom folyamatossága érdekében.

B.10.4. Rendezőket és földi megfigyelőket kell a kulcspozíciókba állítani, ez utóbbiak legyenek közvetlen rádiókapcsolatban a versenyigazgatóval.

B.10.5. 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.10.6. A versenyigazgató biztosítson kézi rádiót a főbíró számára a leszállások idején esetleges vészhelyzetek és az oldalszeles feltételek közlésének esetére.

B.10.7. A célleszállások korrekt lebonyolítása érdekében lényeges, hogy a leszállóvonalat ponyvával a leszállómező mindkét oldalán jól láthatóan kijelöljék.

B.10.8. Minden leszállóboxnál jól látható távolságjelzőknek kell lenniük. A leszállásfigyelő bírókat körülbelül 5 méterre a távolságjelzőkön 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.

B.10.9. A főbíró, vagy egy kijelölt felelős a versenyző leszállási eredményének továbbításáért a titkár felé, aki azt rávezeti a versenyző lapjára.

B.10.10. A főbírónál vagy egy képzett helyi bírónál legyen egy hordozható szélmérő, és a titkár jegyezze a széladatokat a leszállás pillanatában. Ez bizonyítékul szolgálhat egykerekű leszállás esetén, amely csak akkor engedhető meg ha a főbíró oldalszelet állapított meg.

B.10.11. A leszállások értékelésének segítésére két videokamerával a leszállómező mindkét oldaláról rögzíteni kell a leszállásokat. Ha nem alkalmaznak automatikus kiértékelő berendezést, akkor a videó felvételt legalább két 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 bírónak. Ha bármelyiknek kétsége merülne fel a kapott eredménnyel kapcsolatban, azonnal jeleznie kell a célleszállás főbírójának és „később ellenőrizendő” megjegyzéssel kell ellátni. Ha a berendezés ellenőrzése technikai hibát tár fel, a kérdéses megelőző leszállásokat is felül kell bírálni.

B.11. BÍRÓK, KISEGÍTŐK, MEGFIGYELŐK

B.11.1. A különféle tisztségeket a résztvevők és vezetők között világosan ismertetni kell az első eligazításon. Az ezt szabályozó alapszabály a FAI Sportkódex Általános részének érvényes kiadása.

B.11.2. A versenyigazgató semmilyen vonatkozásban sem vehet részt a bíraskodásban.

B.11.3. A célleszállás a leszállást levezető főbíró felügyelete alatt történik, akit a főbíró nevez ki. A leszállási főbíró felelős az egyes bírók elhelyezéséért és a versenyzők eredményeinek rögzítéséért. Amennyiben a bírók nem tudnak határozott döntésre jutni valamely leszállást illetően, a főbírónak kell döntést

hozni a videofelvétel ellenőrzése után. Abnormális leszállás esetén a főbíró konzultáljon legalább két másik bíróval.

B.11.4. A bírókat csak a feladatuk ellátásához szükséges információkkal kell ellátni. 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.12. ZSÚRI

B.12.1. A zsúri megbízásának megfelelően megfigyeli, hogy a verseny kellően szervezett-e, és a Sportkódex, valamint a szabályzatok szerint zajlik. A zsúri a sportág minősített szakembereiből álljon és nem szabad haboznia a verseny, vagy egy szakaszának törlését illetően, ha ott a szükséges szervezési színvonalat nem biztosították vagy a repülés nem biztonságos.

B.12.2. A zsúri elnökét a rendező jelöli ki. A zsúri elnökét mindenről részletesen tájékoztassák és tanácsait, ajánlásait vegyék figyelembe.

B.12.3. A zsúri mindenkor álljon kapcsolatban a versenyigazgatóval és segítse tanácsokkal szervezési kérdésekben. A létesítmények, felszerelések bármelyikét ellenőrizhetik, az útvonalakat is az összes fordulóponttal. Mindenre kiterjedő térképekkel kell őket ellátni a verseny kezdete előtt

B.12.4. Célleszállások esetén egy zsúritagot oda lehet hívni észrevételezésre a főbíróhoz, vagy a versenyigazgatóhoz.

B.12.5. A zsúri elnökének ismernie kell a verseny részleteit. A verseny előtt az útvonalat is repülje végig a főbíróval együtt az útvonal és a fordulópontfotók korrekt elhelyezésének ellenőrzése céljából.

B.12.6. A zsúrinek megfelelő méretű irodát kell biztosítani az óvások kivizsgálásához. Az irodát mindenkor zárva kell tartani a zsúri távollétében.

B.12.7. A verseny megszervezése a rendező kötelessége. A zsúri és a főbíró rendelkezésre áll, hogy a verseny szabályszerű lebonyolítását biztosítsa. Sem a zsúri, sem a főbíró nem felelős semmiféle szervezési problémákért.

B.13. EREDMÉNYEK

- B.13.1. A versenyigazgatónak arra kell törekednie, hogy az eredményeket a lehető legkorábban kifüggeszse az óvások kivizsgálása, a módosítások és a főbíró valamint a zsűri jóváhagyása után.
- B.13.2. A végeredményeket és az útvonal mestertérképet egy jól megközelíthető eredménytáblán teszik közzé. Mindegyik csapatvezetőnek eredménylistát kell adni. Tájékoztatást kell adni a versenyvezetőségnek az eredményeket befolyásoló döntéseiről.
- B.13.3. A végeredmények kifüggesztése után minden kitöltött lapot és fotót vissza kell adni a személyzeteknek.

B.14. DÍJAK ÉS DÍJKIOSZTÁS

- B.14.1. Az eredmény kihirdetése azt követően történik, hogy az eredményeket a főbíró és a zsűri jóváhagyta.
- B.14.2. A rendező igyekezzen különdíjat és emléktárgyakat biztosítani a bajnokságra.
- B.14.3. A díjkiosztás a záróbanketten, vagy a bajnokság záróünnepélyén történjék.
- B.14.4. A versenyigazgató megfelelő időt kell, hogy biztosítson az óvások kivizsgálására a záróbankett megkezdése előtt.