

51. MAGYAR VITORLÁZÓREPÜLŐ NEMZETI BAJNOKSÁG

I. ZSELIC KUPA

Kaposújlak 2006.07.22-08.06.

Helyi Eljárások

REGISZTRÁCIÓ, OKMÁNYOK

A versenyre nevezett pilótáknak kötelezően gondoskodni kell a saját és vitorlázó repülőgépeik versenyzéséhez szükséges alábbi felszereléseiről. A regisztráció során be kell mutatni:

- személyazonosságot igazoló okmány(ok)
- érvényes szakszolgálati engedély
- FAI verseny engedély (licence)
- gépkönyv, érvényes légialkalmassági engedély és a gép egyéb dokumentumai,
- a gép érvényes kötelező és harmadik személyre szóló biztosítása,
- rádió engedély,
- elsődleges (és másodlagos) FAI logger(ek)
- a loggerek érvényes (<2 év) hitelesítési görbe(i)
- érvényes alkalmassági engedéllyel rendelkező ejtőernyő
- szállító kocsis és visszavontató gépjármű forgalmi engedélye és kötelező biztosítása
- aktuális ICAO hajózó térkép,
- nyugtázó felszerelés (ha a gép nem szállító kocsi tárol).

Repülés során a repülőgép fedélzetén kell tartani az alábbi okmányokat

- légialkalmassági engedély
- rádió engedély,
- harmadik személyre szóló biztosítási okmány, vagy másolata
- gépnapló
- személyes okmányok és szakszolgálati engedély

BIZTOSÍTÁSOK

A vitorlázórepülőgépnek rendelkezni kell érvényes, a törvények szerint előírt 200 000 EUR értékű, harmadik személyre szóló biztosítással.

A verseny valamennyi résztvevőjének (versenyző, segítő, családtag) rendelkeznie kell, baleset esetére is érvényes orvosi biztosítással.

A REPÜLŐGÉP FELSZERELÉSE, BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

Súlyhatárok

FAI Klub Osztály

a légialkalmassági engedély meghatározta maximális felszálló súly, mínusz az engedélyezett vízballaszt súlya azzal a további megkötéssel, hogy a gép fedélzetén el nem dobható ballaszt sem lehet!

Standard és 15m Osztály

525 kg

18m Osztály

600 kg

Szabad Osztály

750 kg (kivéve a kétülékes motoros vitorlázó gépeket, melyek esetében az alkalmassági engedélyben szereplő súly elfogadott, de nem vihet magával vízballasztot)

A súlykorlátozások betartásának ellenőrzése véletlenszerűen történik. Az FAI Klub kategóriában a súlyhatár túllépése minden esetben büntetést von maga után. A pontelvonás mértéke = $(w * 2 \text{ pont}) * \text{előfordulás száma}$, ahol w = a túlsúly mértéke kg-ban (el nem dobható ballaszt használata csalás!).

A vizes kategóriákban - kivontatás közben - a túlsúlynak megfelelő mennyiségű víz eldobásával kell az engedélyezett súlyhatárt elérni. A starton történő ellenőrzésnél kitudódó túlsúlyért büntetés jár!

Fedélzeti műszerek

A vitorlázórepülőgépnek kabinjában vakrepülést lehetővé tevő műszer **használatlan állapotban sem** lehet! Az ilyen műszereket a regisztráció előtt ki kell építeni! A változatlan állapot ellenőrzésére a verseny során több alkalommal, véletlenszerűen kerül sor.

Jelölések

A repülőgép **jobb szárnyának alján** és a **farokfelületének** mindkét oldalán, a szabályos startjelet meg kell jeleníteni.

Az összeütközések elkerülése érdekében, a gép mindkét szárnyának külső negyedében/ötödében, a szárnyak alsó és felső felületén egyaránt, legalább 10 cm széles, narancs vagy vörös színű, **láthatóságot javító fólia** csíkot kell alkalmazni.

Körözési irány, termikelési tilalom

A kaposújlaki repülőtér 10 km-es körzetén belül a **bal spirál** kötelező!

Amíg a felvontatás tart, a felvontatás útvonalán és a vontatógépek útvonala által meghatározott területen belül, a leoldási magasság alatt (600 méter QFE) **termikelni tilos!**

A VERSENY SORÁN KÖVETETT ELJÁRÁSOK

Feladatok

A versenyen hagyományos sebességi (RT - Racing Task), illetve kijelölt területek felett repült sebességi feladatok (Speed Task over Assigned Areas - ST/AA) kitűzésére fog sor kerülni.

Vontatás, vontatási díj

A felvontatás 600 méterre történik. Leoldani csak a vontatógép jelzését követően lehet!

A versenyen a terepről történő hazavontatás megengedett. A terepvontatás, valamint a műszer felszállások költsége, a vontatópilóta és a versenyző között létrejött egyedi megállapodás függvénye.

Indulási vonal

Az indulási vonal az indulási ponton keresztülmenvő, a feladat első szárára merőleges, 6 km ($r = 3$ km) hosszúságú vonal, melyet az első fordulópont irányában kell átrepülni.

Motoros vitorlázó repülőgépek felszállása

A motoros vitorlázó repülőgépeknek, önerőből történő felszállás esetében, követni kell a normál felvontatási eljárás útvonalát és a motort a leoldási magasság elérésével ki kell kapcsolni.

Ha a motorral rendelkező repülőgép vontatásból száll fel, motorját a felszállás előtt minimum 2 percig kell üzemeltetni annak érdekében, hogy a logger a zajszintet rögzíthesse.

A hivatalos frekvencia

A verseny hivatalos frekvenciája 124.500 MHz (Kapos Info). A frekvencia egymás közötti levelezésre nem használható!

Ezen a frekvencián hangzik el minden hivatalos közlemény (beleértve a repülés megkezdése előtti információkat is), valamint 5 perces intervallumokban, a kategóriák indulási vonalai nyitásának időpontjai, illetve azok ténye.

A 124.500 MHz frekvencián üzemel az érkezési vonal is. A hazaérkező versenyzőknek itt kell az utolsó ellenőrző pont elérését és célvonal átrepülésének módját jelenteni (pl. XY Roland, direct landing). Ezt követően a versenyző az érkezési vonal frekvenciáját a leszállásig már nem hagyhatja el! A vonal a gépek jelentkezését a startjel visszamondásával nyugtázza, a szél irányával és erősségével, esetlegesen a leszállással kapcsolatos adatokat, vagy utasítást ad(hat).

A célvonal keresztezése

A célvonal átrepülésének maximális magassága 300 méter lehet.

Érkezéskor az egyenes irányból történő leszállás preferált (direct landing / rolling finish). Ebben az esetben a célvonal átrepülésének nincs magassági megkötése.

A nagyobb sebességgel érkező (flying finish / high speed finish) és a célvonal átrepülését követően visszaforduló gépek esetében a célvonal átrepülésének minimális magassága 50 méter. A minimális magasság megsértését minden külön figyelmeztetés nélkül büntetés követi (!) és ugyanez vonatkozik a kellő érkezési sebesség/magasság nélkül visszafordulási eljárást választó repülőgépekre is (veszélyes repülés).

Az aktuális érkezési eljárások ismertetésére a napi eligazításokon kerül sor.

A repülési dokumentációk leadása

Hazaérkezést követően a repülési dokumentációkat 45 percen belül, terepről történő hazaszállítást követően pedig közvetlenül a megérkezés után le kell adni.

Terepen történő leszállás jelentése

A terepen leszálló gép pilótája - csapatkapitányán keresztül írásban - jelenteni köteles a pilóta nevét, a kategóriát, a gép startjelét, a leszállás idejét, koordinátákkal meghatározott leszállási helyet, valamint a leszállást megelőzően teljesített fordulópontokat.

A sportbizottságon a leszállási adatokkal együtt jelenteni kell azt is, hogy a pilóta segítői elindulnak-e a gépért, vagy esetlegesen terepvontatásra kerülne sor.

Óvás, zsúri

Egyet nem értés esetén, a nem-hivatalos eredmény kifüggesztését követően a versenyző óvással élhet. Az óvás csak egyéni lehet és az óvási díjjal együtt, írásban, a verseny igazgatójának kell benyújtani. Az óvási díj 10 000.- Ft.

Az óvás elbírálására három főből álló zsúri hivatott. Tagjai közül két főt a versenyzők az első hivatalos eligazításon a verseny teljes időtartama alatt jelenlevő, nem versenyző és a verseny rendezésében sem érintett személyekből választanak, harmadik tagját a VTSB delegálja.

A zsúri döntését írásban indokolja. Az óvást és a zsúri döntését, az óvás elbírálását követően nyilvánosságra kell hozni.

Elfogadott óvás esetén az óvási díj visszatérítésre kerül.

Az eredmények díjazása

A versenyen végén, részvételt igazoló emléklapot kap a Bajnokság minden indulója, elismerő oklevelet a kategóriák első 6 helyezettje.

Díjat kapnak - kategóriánként - a napi győztesek, díjat és érmet az összesített eredmény szerint az első 3 helyen végzetek.