

Aeroklub Kralupy

PROPOZICE AERO-TOUR SAZENÁ

soutěž dvoučlenných posádek - rallye

17. ročník

Vážení přátelé,



17. ročník soutěže rallye dvoučlenných posádek, pořádaný Aeroklubem Kralupy na letišti Sazená 25.8.2007 navazuje na předcházející ročníky soutěže a zakládá tím novou tradici navigačního létání v Kralupech. Soutěž je určena především pro motorové kluzáky, 2-členné posádky. Je otevřena i pro UL a motorové letouny. Pravidla soutěže vychází z propozic soutěží "ralley" FAI, nejsou však shodná. Chceme, aby tato soutěž byla svým sportovním a společenským posláním přínosem pro činnost aeroklubů celé republiky a pozvaných zahraničních hostů.

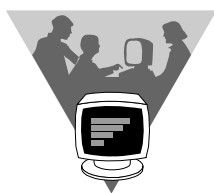
Organizační výbor soutěže :

Ředitel soutěže : Ing. Stanislav V o h a n k a

Dispečer AFIS : Ing. Martin V y h n a l

Technik soutěže : Ing. Petr Doubek

Autor tratě : Ing. Jan H a n u š



Jury :

Ing. Jan Hanuš, Miroslav Macal, Ing. Nikola Žižkovský, Karel Čipera, Zdeněk Podskalský

Meteorologické podmínky :

Soutěžní lety se uskuteční za podmínek:

VMC - dohlednost 8 km

- základna oblačnosti 450 m nad zemí (GND)

Radiospojení

Během soutěžního letu je zakázáno používat RDSst vyjma odůvodněného použití pro zajištění bezpečnosti letu a případů nouze. Frekvence 119,65 Mhz.

Provozní pravidla

- Na letišti Sazená nebudou publikována žádná omezení provozu letadel, která se neúčastní soutěže.
- Soutěžní lety musí být prováděny plně v souladu s pravidly pro neřízenými lety VFR, jak jsou stanovena předpisem L 2 a dalšími leteckými předpisy.
- Trasy a výšky příletů a odletů letadel z letiště Sazená při soutěžních letech budou stanoveny před zahájením soutěže dle aktuální dráhy v používání
- Každý soutěžící odpovídá za to (a svým zapojením do soutěže to potvrzuje), že splňuje všechny předpoklady dle příslušných leteckých předpisů pro řádné a bezpečné provedení soutěžního letu a že všechny příslušné předpoklady splňuje i jeho letadlo. Tím není dotčena kontrolní pravomoc ředitele soutěže. Soutěžící jsou povinni mít na soutěži všechny předepsané doklady.

Diskvalifikace

Soutěžní posádka, která naruší bezpečnost letu bude diskvalifikována.

Určení vítěze

Vítězem bude posádka s nejmenším počtem trestných bodů. V případě rovnosti trestných bodů vítězí posádka s vyhlášenou vyšší soutěžní rychlostí, dále pak posádka s nejmenším počtem trestných bodů z měření časů.

Protesty

Protest může podat pouze soutěžící, a to písemnou formou do rukou ředitele soutěže se stanoveným poplatkem 100.-Kč.

Popis soutěže

Soutěž se sestává z 1 etapy, která je zakončena soutěží v přesnosti přistání.

Hodnocení etapy obsahuje :

- * měření časů,
- * vyhledání objektů,
- * přesnost přistání.

Měření časů :

Každý soutěžící musí proletět nad měřeným bodem ve správném směru příletu ve výšce 300 m maximálně a ne méně než 150 m nad terénem. Náhlé změny o více než 90° vůči trati budou penalizovány. Měřené body mohou být označeny písmenným znakem z plachet:

ACEFKLVX

Bude měřen okamžik rozjezdu k soutěžnímu letu (z vyznačeného místa pro start), koncový bod trati (na letišti) a min. 4 body na trati.

Vyhledávání objektů :

Fotografie a znaky na trati budou umístěny maximálně 300 m, znaky max. 200 m na každou stranu od trati letu. Fotografie budou ve vzdálenosti nejméně 1 NM (1853 m) od otočných bodů, výchozího i koncového bodu trati. Znaky mohou být tyto :



a písmena

ACEFKLVX

(zároveň časová kontrola) a mohou být umístěny kdekoliv na trati, nejméně však 1 NM od VBT a KBT. Fotografie na trati budou označeny písmeny abecedy - ne v posloupnosti za sebou a mohou být i falešné. S výjimkou falešných foto budou pořízeny ve směru letu $\pm 45^\circ$. Fotografie otočných bodů přesně definovaných popisem budou číslovány v pořadí za sebou, mohou být i falešné. Foto otočných bodů mohou být pořízeny z kteréhokoliv směru. Charakteristický objekt otoč. bodu (např. křižovatky, kostel a pod.) vždy bude na správné foto zachycen, nemusí však být uprostřed snímku. Objekt, který má být nalezen bude na fotografii zakroužkován. Objekt na falešné foto otočeného bodu bude vzdálen nejméně 1 km od správného otočného bodu, objekt na falešné fotografii zařazené mezi foto na trati bude nejméně 1 km mimo trať. Na záznamovém listu soutěžící určí polohu každého nalezeného objektu (znak, foto) vzdáleností od předcházejícího otočného bodu v km (na jedno desetinné místo). Maximální počet znaků a správných fotografií na trati (mimo foto otočných bodů) je 23. Posouzení fotografie přelétávaných otočných bodů vyznačí soutěžící do příslušného sloupce záznamového listu křížkem.





Všeobecná pravidla :

V případě, že soutěžící nemůže odstartovat, nesmí opustit letoun a nesmí se s nikým domlouvat. Musí navázat spojení radiem s vedením soutěže, kde vysvětlí situaci a bude se řídit podle zadaných pokynů.

Průběh soutěže :

Soutěžní posádka dostane 15 minut před startem obálku, která bude obsahovat :

- 1) mapu 1:200 000 se zakreslenou tratí (formát A4),
- 2) tabulku s údaji:
 - * popis otočných bodů
 - * délky úseků tratě
 - * traťový úhel zeměpisný úseků tratě
 - * úsekové časy pro zadaný směr a rychlost větru
 - * stanovený čas od startu do VBT

 **Pozn.: S větrem bude počítáno až od rychlosti 6 m/s.** 

- 3) sadu fotografií otočných bodů na listu formátu A.4
- 4) sadu traťových fotografií první části tratě na listu formátu A4
- 5) sadu traťových fotografií druhé části tratě na listu formátu A4
- 6) záznamový list, který soutěžící odevzdá maximálně 10 minut po zajištění na stojánku
- 7) průsvitné měřítko 1 : 200 000 pro odměření vzdálenosti

Další ustanovení :

Pojíždění po přistání musí být bez prodlení podle příslušných pokynů.

Pro případ ztráty orientace musí být na palubě letounu mapa 1:500 000.

Pojíždění na start, odlet na trať a přelet na letiště a zařazení do okruhu na přistání dle dispozice na předletové přípravě.

Zatáčky pro prolezení otočného bodu musí být provedeny nejkratším směrem z příletové na odletovou trať.

Výška letu na trati 150 - 300 m nad terénem



HODNOCENÍ SOUTĚŽE - Trestné body :



	Trestné body	Max .tr. body
<u>Start (okamžik kdy se letoun dá do pohybu) :</u> každá sekunda před nebo později než 10 sekund za 1 sec	3	300
<u>Měření času na trati za letu :</u> Za každou sekundu mimo správný čas průletu V TOLERANCI ± 2 sec	2	300
<u>Při neidentifikování letounu</u>	300	
<u>Za každý znak nebo fotografii :</u> Určení v toleranci do 1 km Nenalezení objektu Nesprávné určení nebo určení mimo toleranci	0 40 80	80
<u>Za každý otočný bod určení fotografií :</u> Správně určen (ANO - NE) Nenalezen otočný bod (nezakřížkován) Nesprávně určen - zakřížkován	0 50 100	100
<u>Narušení bezpečnosti nebo pravidel létání nebo opomenutí provádět přesně nařízené postupy a pokyny ... za každé ...</u>	200	600
<u>Zatáčky o více než 90^o vůči trati letu a kroužení po tratiza každou :</u>	200	600
<u>Přistání na přesnost :</u> Nulová čára Pole A až F Nenormální přistání Letný vzlet nebo nedotknutí se země	0 viz nákres	0 200 150 300
<u>Pozdní odevzdání záznamového listu nebo úmyslné zdržování pojíždění po přistání:</u>		200

→→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→

Přejeme všem zúčastněným příjemný let, zdařilé přistání a těšíme se na další setkání v příštím roce.

→→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→ →→→→→→→

PRAVIDLA PRO HODNOCENÍ SOUTĚŽE V PŘESNOSTI PŘISTÁNÍ

1. Normální přistání

Přistání na přesnost bude provedeno jako normální, t.j. použití plynu, skluzů a klapek (s omezením daným bodem 2.f) je na uvážení pilota. Manipulace s klapkami v přistávacím pásu před dotykem je zakázána. Přistání se provádí do přistávacího pásu vytyčeného podle nákresu a hodnotí se trestnými body, které jsou v nákresu uvedeny. Za místo dotyku se u normálního přistání považuje dosednutí hlavních podvozkových kol. Podmínky bočního větru budou vyhlášeny praporkem vytyčeným 50 m před přistávacím pasem, jestliže složka rychlosti větru kolmá na směr přistání dosáhne 4 m/sec. (8 kt)

2. Nenormální přistání

- a) příďové kolo nebylo jasně nad zemí;
- b) letadlo s ostruhovým kolem nemělo zadní část trupu zřetelně pod horizontální rovinou;
- c) jedno kolo hlavního podvozku bylo v okamžiku dotyku výrazně nad zemí (vzdálenost od země větší než průměr kola), aniž byly vyhlášeny podmínky bočního větru;
- d) kolo hlavního podvozku na závětrné straně, při vyhlášení podmínek bočního větru, se dotklo dříve než kolo na návětrné straně, jehož vzdálenost od země byla větší než jeho průměr;
- e) jakákoliv část letounu se dotkla země dřív než kola;
- f) pilot manipuloval s klapkami v přistávacím pásu před dotykem.

3, Používání radiostanice během soutěže je povoleno jen v rozsahu nutném k zajištění bezpečnosti provozu.

4, Přesné přistání

Trestné body se neudělují při přistání na nulovou čáru.

Nulová čára (v nákresu označena WHITE LINE) 0 TB