

УТВЕРЖДАЮ
Президент общероссийской
Общественной организации
«Объединенная федерация
спорта сверхлегкой авиации



А.С. Архиповский

2021 г.

УТВЕРЖДАЮ
Президент Региональной
общественной организации
«Федерация спорта
сверхлегкой авиации
Новосибирской области»



С.В. Михеев

2021 г.

РЕГЛАМЕНТ

о проведении официальных всероссийских соревнований Чемпионата России
2021 года по спорту сверхлёгкой авиации в дисциплинах «мотопараплан»,
«паралёт-1», «паралёт-2» (код спортивных дисциплин: 1580191811Я,
1580201811Я, 1580211811Я)

Сроки проведения соревнований 27.07 - 01.08.2021г.

№ ЕКП 41963



г. Бердск, 2021 г.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Всероссийские соревнования Чемпионат России по спорту сверхлёгкой авиации в дисциплинах: мотопараплан, паралёт-1, паралёт-2 проводятся в соответствии с планом Министерства спорта Российской Федерации (далее – Минспорт России), Общероссийской общественной организации «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации России «ОФ СЛА России» (далее – ОФ СЛА России),), областных спортивных мероприятий Министерства физической культуры и спорта Новосибирской области и Региональной общественной организации «Федерации Спорта сверхлегкой авиации Новосибирской области» на 2021год.

Спортивные соревнования проводятся в соответствии с правилами вида спорта «спорт сверхлегкой авиации», утвержденными приказами Министерства спорта Российской Федерации от 06 мая 2015 года № 510, в редакции приказа Минспорта России от 14 апреля 2017 г. № 347, от 12 апреля 2018года № 341 и 29мая 2018года №488.

Обработка персональных данных участников спортивных соревнований осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных». Согласие на обработку персональных данных представляется в комиссию по допуску участников.

2. Спортивные соревнования проводятся с целью развития спорта сверхлёгкой авиации в Российской Федерации.

Задачами проведения спортивных соревнований являются:

а) выявление сильнейших спортсменов для формирования списка кандидатов в спортивные сборные команды Российской Федерации;

б) отбор спортсменов в спортивные сборные команды Российской Федерации для подготовки к международным спортивным соревнованиям и участия в них от имени Российской Федерации;

в) подготовка спортивного резерва.

г) повышение спортивного мастерства участников соревнований;

д) популяризации и развития спорта сверхлёгкой авиации (СЛА) в России;

е) повышение безопасности полётов на моторных СЛА;

ж) выполнение норм ЕВСК;

3. В соответствии со ст. 26.2 Федерального закона от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» запрещается противоправное влияние на результаты официального спортивного соревнования и участие в азартных играх, букмекерских конторах и тотализаторах путем заключения пари на спортивное соревнование.

II. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНИЗАТОРОВ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

1. Организатором Соревнований:

- Министерство спорта Российской Федерации
- Общероссийская общественная организация «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации России «ОФ СЛА России»:
- Региональная общественная организация «Федерации спорта сверхлегкой авиации Новосибирской области»;

Руководство аэродрома «Бердск-Центральный» предоставляет на безвозмездной основе Организаторам соревнования площадку для проведения соревнований.

Главная судейская коллегия (ГСК):

1	Главный судья	Митин Владимир Владимирович	Судья всероссийской категории с. Солоновка Алтайского края
2	Заместитель главного судьи	Крючков Дмитрий Александрович	Судья всероссийской категории, Новосибирская область
3	Главный секретарь	Силевич Сергей Юрьевич	Судья всероссийской категории, Республика Крым

Члены судейской коллегии

4	Зам. Гл. Секретаря	Назарова Марина Станиславовна	Судья первой категории г. Барнаул Алтайского края
5	Судья-РП	Михеев Сергей Валерьевич	Судья первой категории, г. Новосибирск Новосибирской области
6	Судья финиша	Синицин Владимир Владимирович	Судья второй категории г. Барнаул Алтайского края

2. Непосредственное проведение соревнований возлагается на начальника соревнований Михеева Сергея Валерьевича и главного судью.

3. Окончательный состав оргкомитета соревнований, обслуживающего персонала соревнований (бригада скорой медицинской помощи, служба спасения, водители и пр.) определяется непосредственным организатором на месте проведения соревнований и утверждается до начала соревнований.

4. Учитывая погодные условия, требования обеспечения правил техники безопасности, учитывая аэрологию местности и другие факторы, позволяющие минимизировать риски получения травм участниками соревнований, и для повышения максимальной безопасности пилотов-спортсменов, судьи ГСК вправе вносить изменения в предстоящие упражнения, о чём будет объявлено предварительно на брифинге.

Вся информация о проведении спортивного мероприятия, включая настоящий Регламент, будет опубликована на сайте ОФ СЛА России www.ofsla.ru

III. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ И ЗРИТЕЛЕЙ, МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, АНТИДОПИНГОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

1. Спортивное мероприятие планируется без участия зрителей. В целях достижения необходимой безопасности участников, во время соревнований будет произведена предварительная проверка соответствующих условий и правил обеспечения безопасности при проведении официальных спортивных

соревнований, утвержденных Постановлением правительства РФ от 18 апреля 2014 года № 353.

2. Участие в соревнованиях осуществляется только при наличии договора о страховании жизни и здоровья от несчастных случаев, которые представляются в комиссию по допуску спортсменов на каждого участника.

3. Во исполнение Приказа Министерства Здравоохранения Российской Федерации от 01.03.2016 г. № 134н "О порядке организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включая порядок медицинского осмотра лиц, желающих пройти спортивную подготовку, заниматься физической культурой и спортом в организациях и (или) выполнить нормативы испытаний (тестов) Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса "Готов к труду и обороне", организаторы обеспечивают участников спортивного мероприятия медицинским персоналом (спортивный врач на аэродроме), а также письменно информируют ближайшее подразделение Скорой медицинской о приоритетном обслуживании в случае обращения.

4. Каждый день перед началом полетов пилоты-спортсмены обязаны подтвердить свою готовность к выполнению полётов, поставив свою подпись в «Журнале учёта полётов на соревнованиях», а также принять дополнительную информацию, размещенную в нем: метеоусловия и прогноз погоды на текущий день на аэродроме вылета и по маршруту полета, планируемые спортивные упражнения, зоны полетов, введенные ограничения и т.д. Отсутствие подписи пилота-спортсмена в «Журнале учёта полетов» в день проведения соревнований – аннулирование результатов упражнений в этот день.

5. Каждый спортсмен несет личную ответственность за своевременную подготовку к полетам и обеспечение безопасности во время полетов, а также за выбор места посадки и саму посадку. Все спортсмены, находящиеся в воздухе, обязаны быть предельно осмотрительными и принимать все зависящие от них меры по устранению угрозы безопасности полетов. Взлеты во время упражнений должны производиться с разрешения судей или руководителей полетов.

6. Все пилоты обязаны летать в защитном шлеме и настоятельно рекомендовано с запасным парашютом. Всегда перед запуском двигателя воздушного судна, надевать и застегивать защитный шлем и подавать команду: «ОТ ВИНТА!»

7. Выполнение полётов без защитного шлема, выполнение несанкционированных полетов и маневров, запрещенных элементов пилотирования, нарушение правил безопасности полетов, нарушение правил полётов, нарушение правил размещения и проживания, установленных на аэродроме «Бердск-Центральный», употребление спиртных напитков, употребление наркотических или психотропных средств - влечет за собой дисквалификацию.

8. Ежедневно на аэродроме перед началом полётов будет проводиться медицинский осмотр и допуск спортивным врачом к выполнению упражнений. Без допуска спортивного врача на аэродроме выполнение упражнений в день проведения – ЗАПРЕЩЕНО!

9. Ответственными исполнителями за соблюдением правил безопасности назначаются члены судейской коллегии соревнований и администрация.

10. Из числа опытных спортсменов выбирается «комиссия безопасности соревнований», которая будет докладывать судейской коллегии об уровне опасности погодных условий перед началом спортивных упражнений, а также во время проведения упражнений/

11. Антидопинговое обеспечение спортивных мероприятий в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Общероссийскими антидопинговыми правилами, утверждёнными приказом Минспорта России от 9 августа 2016 года № 947.

12. Регламент по организации и проведению Чемпионата России 2021 года по спорту сверхлёгкой авиации в дисциплинах: «мотопараплан», «паралёт-1», «паралёт-2» на территории аэродрома «Бердск-Центральный» предусматривает выполнение требований Регламента по организации и проведению официальных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий на территории Российской Федерации в условиях сохранения рисков распространения COVID-19, утвержденного 31.07.2020 Министерством спорта Российской Федерации и Главным санитарным врачом Российской Федерации (с изменениями и дополнениями от 06.08.2020) и направлен на обеспечение безопасных условий для участников соревнований.

IV. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СПОРТИВНОМ СОРЕВНОВАНИИ

1. Место проведения соревнований: Аэродром Бердск-Центральный г. Бердск, Новосибирской области, АНО «Новосибирский УАЦ» ДОСААФ России в зоне ответственности Новосибирского ЗЦ ЕС ОрВД пригодная для выполнения полетов ВС СЛА: парапланов, дельтапланов, мотопарапланов, парамоторов, дельталётов и моторных СЛА. Координаты площадки N54°43'29'' E083°06'501''

2. Сроки проведения 27 июля – 01 августа 2021 года:

27.07.2021г. с 08-00 до 16:00– заезд, регистрация, техническая комиссия, облет снаряжения, брифинг;

27.07.2021г.– с 16-00 до 16:30 – официальное открытие соревнований;

27.07.2021г. с 16-30 до 21:30 – жеребьевка, брифинг, полёты по программе соревнований;

28.07.2021г.- с 05-00 до 21-30 - брифинг, полёты по программе соревнований;

29.07.2021г.- с 05-00 до 21-30 - брифинг, полёты по программе соревнований;

30.07.2021г.- с 05-00 до 21-30 - брифинг, полёты по программе соревнований;

31.07.2021г.- с 05-00 до 21-30 брифинг, полёты по программе соревнований, закрытие соревнований, награждение победителей;

01.08.2021г.- резервный день для закрытия соревнований и награждения победителей, отъезд.

3. На Чемпионате России 2021 года по спорту сверхлёгкой авиации в дисциплинах: «мотопараплан», «паралёт-1», «паралёт-2» в один соревновательный день не может быть разыграно более семи упражнений по каждой спортивной дисциплине.

4. Чемпионат России 2021 года по спорту сверхлёгкой авиации в дисциплинах: «мотопараплан», «паралёт-1», «паралёт-2» будет считаться состоявшимся при выполнении не менее одного упражнения.

5. Общие сведения о соревнованиях отражены в Приложении №1

6. Справки по тел.:

+7-983-510-3096 Михеев Сергей Валерьевич,

+7-903-995-4013 Митин Владимир Владимирович (главный судья)

7. Дополнительная информация:

ОО «ФС СЛА НСО»: 630009, г. Новосибирск, улица Кирова, дом 108, оф. 10, Михеев Сергей Валерьевич тел.: 8-983-510-3096. sla-nso@mail.ru

Размещение спортсменов и гостей соревнований будет производиться на краю посёлка непосредственно в помещениях Аэродрома Бердск-Центральный, в палаточном лагере на Аэродроме Бердск-Центральный, и гостиницах в г. Бердск. Координаты площадки N54°43'29'' E083°06'501''. Для участников будет организовано трёхразовое питание, которое оплачивается отдельно.

V. ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКАМ И УСЛОВИЯ ИХ ДОПУСКА

1. В спортивных соревнованиях участвуют сильнейшие спортсмены субъектов Российской Федерации.

2. От одного субъекта Российской Федерации может быть заявлена только одна спортивная сборная команда.

3. К участию в личном зачете допускаются спортсмены, удовлетворяющие критериям допуска по квалификации, вне сборных команд субъектов Российской Федерации.

4. К участию в личных видах программы спортивных соревнований допускаются спортсмены не моложе 18 лет. Для участия в спортивных соревнованиях указанное количество лет спортсмену должно исполниться до дня начала спортивного соревнования.

5. Страхование участников соревнований осуществляется за счет командирующих их организаций.

6. Все участники прибывают на соревнования со своими летательными аппаратами и экипировкой.

7. Все ЛА должны иметь топливную систему, обеспечивающую дальность полетов в штиль не менее 100 км, а при полетах по упражнениям на «Экономю» – будет максимальное ограничение по топливу: мотопараплан – 2 литра, паралёт-1 – 4 литра, паралёт-2 – 6 литров.

8. В ходе соревнований моторное СВС должно представлять собой единое целое, с использованием тех же компонентов, что и в первый день соревнований. Исключение составляет замена винта с целью улучшения летных характеристик, при условии, что ограничение по массе летательного аппарата не будет превышено.

9. В ходе регистрации, при работе технической комиссии, все СВС должны предоставляться в распоряжение организаторов, собранными в полетную конфигурацию. После открытия стартового окна в первый день по программе соревнований никаких изменений в конструкцию СВС вносить нельзя. Без

уведомления технической комиссии допускается регулировка карбюраторов, замена пропеллеров, шлангов топливной системы, все остальные изменения осуществляются с разрешения технической комиссии.

10. В любое время в ходе соревнований организаторы имеют право провести проверку СВС любого участника и, при необходимости, отстранить его от полетов в целях обеспечения безопасности полетов.

11. Каждому экипажу будет предоставлен основной трекер, экипаж самостоятельно обеспечивает питание данного трекера (питание от 8 до 32 В). Допускается наличие у каждого спортсмена дополнительных трекеров на случай сбоя работы основного трекера. В качестве дополнительных трекеров может быть использован GPS-приемник, GPS-навигатор (так же необходимо иметь кабель для передачи информации на компьютер). Не опечатанные приборы GPS и подобные не опечатанные электронные навигационные средства запрещаются к использованию и нахождению на борту летательного аппарата. Разрешаются к использованию аварийные радиомаяки без возможности передачи голосовых сообщений. Также разрешено брать в полет на упражнениях предварительно опечатанные сотовые телефоны или планшеты, использование которых разрешено только после посадки и осмотра судьями целостности конверта, или в случае непредвиденных обстоятельств, влияющих на безопасность. Радиостанции запрещены.

12. Полёты, не входящие в программу соревнований, во время выполнения упражнений в зоне упражнений ЗАПРЕЩЕНЫ.

13. Каждый спортсмен по окончании летной смены или вынужденной посадки во время выполнения упражнения, независимо от места посадки, должен сообщить руководителю полетов или судье на финише об этом (по телефонам, указанным организаторами соревнований).

VI. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

1. Предварительные заявки на участие в спортивных соревнованиях (Приложение № 3), согласованные руководителем региональной спортивной федерации, подаются в ОФ СЛА России по адресу: ofsla@mail.ru и в оргкомитет проведения спортивных соревнований sla-nso@mail.ru не позднее, чем за 30 дней до начала спортивных соревнований.

2. Заявка на участие в спортивных соревнованиях (Приложение № 4), подписанная руководителем органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области физической культуры и спорта, руководителем региональной спортивной федерации и врачом, представляется в комиссию по допуску в 1 экземпляре при официальной регистрации участников.

3. К заявке прилагаются следующие документы на каждого спортсмена:

- паспорт гражданина Российской Федерации;
- зачетная классификационная книжка или удостоверение спортивного звания;
- полис обязательного медицинского страхования;

- полис страхования жизни и здоровья от несчастного случая (оригинал).
4. Форма личной заявки, для пилотов, выступающих вне сборных команд субъектов Российской Федерации, отображена в приложении №2. К личной заявке в комиссию по допуску при официальной регистрации представляется в 1 экземпляре документы из пункта 6.3. и медицинская справка о допуске к спорту сверхлегкой авиации.

VII. УСЛОВИЯ ПОДВЕДЕНИЯ ИТОГОВ

1. Спортивные соревнования проводятся по системе, при которой всем участникам предоставляется право взлёта в каждый лётный день спортивных соревнований в соответствующей спортивной дисциплине и обеспечивается возможность выполнения упражнения либо в аналогичных атмосферных условиях, либо в один и тот же промежуток времени.

2. В личных видах программы спортивных соревнований победители и призеры определяются по сумме набранных очков, начисленных за упражнения. При равенстве очков победитель определяется по минимальной сумме занятых мест в каждом упражнении.

3. Женский зачёт считается разыгранным в случае, если в соревновании участвует 3 или более женщин.

4. В Командном зачете среди субъектов Российской Федерации в спортивных дисциплинах «мотопараплан», «паралет - 1», «паралет - 2» очки команд в каждом упражнении по каждой дисциплине начисляются по наибольшей сумме очков двух пилотов (экипажей) данной команды.

5. Итоговые результаты (протоколы) и отчеты главных судейских коллегий на бумажном и электронном носителях представляются в Минспорт России и ФГБУ «ЦСП» в течение двух недель со дня окончания спортивного соревнования.

6. Упражнения и формулы подсчёта очков упражнений отображены в Приложении №5. По объективным причинам (погодные условия, требования безопасности и тп.) на усмотрения судей регламент выполнения упражнения может быть изменен.

7. Соревнования считаются разыгранными, если разыграно, хотя бы одно упражнение.

8. Результаты соревнований выкладываются на форуме сайт: ofsla.ru.

9. Протоколы соревнований и справка об итогах проведения мероприятия предоставляются в ОФ СЛА России в течение 5 дней после закрытия соревнований.

VIII. ПРОТЕСТЫ, ЖАЛОБЫ И КОММЕНТАРИИ.

1. Участники соревнований имеют право подавать протесты, жалобы и комментарии организаторам в устном или письменном виде в течение 2-х часов после опубликования предварительных результатов.

2. По очевидным математическим ошибкам необходимости подавать письменную жалобу нет, в таком случае устная жалоба будет удовлетворена.

3. Протесты подаются участником соревнований в произвольном виде в ГСК в течение 2-х часов после опубликования предварительных результатов, если такие результаты объявлены не позднее 20:00 местного времени.

4. Если предварительные результаты объявлены позднее 20:00 местного времени, то протесты принимаются до 10:00 местного времени следующего дня.

5. Если предварительные результаты по предыдущему соревновательному дню, по результатам которого подается протест, объявлены в следующий соревновательный день на предстартовом брифинге перед постановкой упражнения, то протесты принимаются в течение 2-х часов, после официального времени окончания упражнения этого дня.

6. Решение организаторов по протесту объявляют на следующем брифинге либо на официальной странице соревнований в сети Интернет не позднее 24 часов с момента подачи протеста.

IX. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЕРОВ

1. Победители в личных видах программы спортивных соревнований награждаются кубками, медалями и дипломами Минспорта России. Призеры в личных видах программы награждаются медалями и дипломами Минспорта России.

2. Тренер победителя спортивного соревнования, занявшего 1 место, награждается дипломом Минспорта России.

3. Победители и призёры спортивных соревнований в командном зачёте среди субъектов Российской Федерации награждаются кубками, а спортсмены-члены этих команд – дипломами и медалями Минспорта России.

X. УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

1. Минспорт России осуществляет финансовое обеспечение спортивных мероприятий в соответствии с Порядком финансирования за счёт средств федерального бюджета и Нормами расходов средств на проведение физкультурных и спортивных мероприятий, включённых в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий на 2021 год.

2. Дополнительное финансовое обеспечение, связанное с организационными расходами по подготовке и проведению спортивных соревнований, осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, бюджетов муниципальных образований, внебюджетных средств других участвующих организаций.

3. Расходы по командированию (проезд, питание, размещение и страхование) участников спортивных соревнований обеспечивают командирующие их организации и/или из личных средств участников.

4. Стартовый взнос с участника соревнований: Мотопараплан, паралёт-1 – 2.000 рублей, паралёт-2 – 1.500 рублей (экипаж ПЛ-2 – 3.000 рублей). Реквизиты для перечисления стартовых взносов:

РОО "ФС СЛА НСО" ИНН 5405991581 КПП 540501001; Счёт: 40703810302500003070 Банк получателя: ТОЧКА ПАО БАНКА "ФК ОТКРЫТИЕ" Город Москва БИК 044525999

XI. УСЛОВИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ УЧАСТНИКОВ

1. Размещение участников соревнований будет происходить самостоятельно, в ближайших тур-объектах, гостиницах, на аэродроме в палаточном городке. В случае наступления форс-мажорных обстоятельств, организаторы соревнований оставляют за собой право изменения условий проведения соревнований.

XII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ И ЗРИТЕЛЕЙ

Спортивные соревнования проводятся в воздушном пространстве Российской Федерации, в соответствии с Воздушным Кодексом Российской Федерации, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 года №138.

АНО «Новосибирский УАЦ» ДОСААФ России собственник объекта (Аэродром Бердск-Центральный), на котором проводится спортивное мероприятие и РОО «Федерация спорта сверхлегкой авиации Новосибирской области», обеспечивают общественный порядок и общественную безопасность на объектах в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2014 г. № 353, планом по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности на объекте при проведении официальных спортивных соревнований.

Участие в спортивных соревнованиях осуществляется только при наличии полиса страхования жизни и здоровья от несчастных случаев, который представляется в комиссию по допуску каждого участника спортивных соревнований.

Оказание скорой медицинской помощи осуществляется в соответствии с приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 1 марта 2016 г. № 134н «О Порядке организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий)».

№ п/п	Место проведения спортивных соревнований (субъект Российской Федерации, населенный пункт, наименование спортивного сооружения), номер этапа Кубка России (для кубка России), наименование всероссийского спортивного соревнования	Характер подведения итогов спортивного соревнования	Планируемое количество участников спортивного соревнования	Состав спортивной сборной команды субъекта Российской Федерации				квалификация спортсменов (спорт. разряд) не ниже	группы участников спортивных соревнований по полу и возрасту в соответствии с ЕВСК	Программа спортивного соревнования			
				всего	в т.ч.					Сроки проведения, в т.ч. дата приезда и дата отъезда	Наименование спортивной дисциплины (в соответствии с ВРВС)	Номер-код спортивной дисциплины (в соответствии с ВРВС)	Кол-во видов программы/кол-во мелалей
					спортсменов (муж/жен)	тренеров	спортивных судей						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3*	Аэродром Бердск-Центральный г. Бердск, Новосибирской области, АНО «Новосибирский УАЦ» ДОСААФ России Координаты площадки N54°43'29'' E083°06'501''	Л КЗ	60	10	8	1	1	I	Мужчины, женщины	09-16.08	Мотопараплан, паралет-1, паралет-2	1580191811Я 1580201811Я 1580211811Я	3/36 3/36 3/36

Л – личные спортивные соревнования. КЗ – командный зачет среди субъектов Российской Федерации. * – спортивные соревнования, финансируемые за счет средств федерального и регионального бюджетов.

ЗАЯВКА-РАСПИСКА

на участие в Чемпионате России с 27.07 - по 01.08 2021 года по спорту сверхлегкой авиации в дисциплинах: мотопараплан, паралет-1, паралет-2

Фамилия	
Имя	
Отчество	
Пол	
Дата Рождения	
Разряд, звание	
Дисциплина	
Пилот/штурман	
Налет часов пилота	
Физкультурно-спортивное общество	
Субъект Российской Федерации, город	
Федеральный округ Российской Федерации	
Личный тренер	
Фирма, модель и площадь парашюта	
Фирма производитель винтомоторной установки, модель двигателя	
Страховка №	
Фактический адрес проживания	
Контактные телефоны свои и ближайшего родственника	
E-mail:	
Паспортные данные: серия, номер, кем выдан, когда выдан	

Я, даю согласие на обработку персональных данных для регистрации и участия в соревнованиях Чемпионата России 2021г.

Личная подпись спортсмена

ФИО спортсмена

Я, принимая участие в соревнованиях, обязуюсь выполнять правила Кодекса ФАИ и правила данных соревнований. Я, здоров и несу личную ответственность за обеспечение безопасности своих маневров в воздухе и на земле для себя и окружающих.

Личная подпись спортсмена

ФИО спортсмена

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ЗАЯВКА

От команды _____

На участие в спортивных соревнованиях _____

Проводимых в _____ период _____

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Спортивный разряд, звание

Руководитель региональной федерации _____

м.п.

Руководитель органа исполнительной власти субъекта РФ в области физической культуры и спорта _____

м.п.

ЗАЯВКА

От команды _____

На участие в спортивных соревнованиях _____

Проводимых в _____ в период _____

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Спортивный разряд, звание	Виза врача

Представитель команды _____

К соревнованиям допущено _____ чел.

Врач _____

м.п. дата

Руководитель органа исполнительной власти субъекта РФ в области физической культуры и спорта _____

м.п.

Руководитель региональной федерации _____

м.п.

Каталог упражнений Чемпионата России 2021года в дисциплинах: мотопараплан, паралет-1, паралет-2. Аэродром «Бердск-Центральный» г.Бердск.**1. Термины, сокращения и определения (общие для группы спортивных дисциплин «Общие дисциплины моторного полета»)**

ИПМ (SP) - исходный пункт маршрута (старт поинт)

ППМ (TP) - поворотный пункт маршрута (тарн поинт)

КПМ (FP) - конечный пункт маршрута (файнал поинт)

GPS-контроль - использование приборов системы GPS для подтверждения совершенного полета.

HTG - скрытые временные ворота.

HG — скрытые ворота;

KTG - известные временные ворота.

LR - местные правила (инструкции).

Tr - время для планирования (промежуток времени в течение которого будут даны карты, фотографии и инструкции).

T1 - время взлета.

T2 - время для прохождения стартовых ворот.

T3 - срок для посадки после прохождения FP в течение нескольких минут.

TG - временные ворота.

FR - бортовой самописец, регистратор, прибор системы GPS.

Вешка - элемент трассы, которую участник должен ударить (пнуть). Высотой 2 м., жестко крепиться к поверхности земли (вкручивается или забивается), имеет пружинный механизм, позволяющий ей сгибаться в момент удара и возвращаться в исходное вертикальное положение после удара. Рекомендуется использовать вешки, предназначенные для горнолыжного спорта.

Пилон - элемент трассы, который необходимо пилоту обогнуть (облететь за ним, вокруг него). Представляет собой надувной конус высотой 8 – 12 м. В качестве пилона допускается использование вешек.

2. Упражнения категории «А». На навигацию.

Целью упражнений данной категории являются: планирование полета по предоставленной предполетной информации, точное прохождение по маршруту, выдерживание расчетного времени и/или скорости, поиск наземных маркеров или объектов. Без ограничений по топливу.

Общие правила выполнения упражнений на навигацию:

а) Взлет производится по готовности в рамках стартового окна по команде РП;

б) Отсчет времени начинается с момента прохождения стартовой точки SP. Отчет времени заканчивается прохождением финишной точки FP);

в) В случае неудачного старта участник/экипаж готовится к новому старту, не мешая другим участникам/экипажам. Количество попыток в окне старта не ограничено;

г) Идентификация ППМ (ворот), или расстояния - GPS-контроль при помощи логгера;

В случае использования в качестве логгера - GPS-приемник или телефона, устройство пломбируется ГСК перед взлетом;

д) Упражнения могут выполняться в комбинации с упражнениями категории С на точность.

Штрафы 100% начисляются:

- нарушена пломба на GPS-приемнике или телефоне;

- любая помощь извне;
- приземление на маршруте перед прохождением финишной точки (FP);
- нарушение правил карантина;

2.1 Упражнение “Чистая навигация” (официально по евск: Дальность полета и количество зачетных пунктов маршрута, пройденных спортсменом за установленное время.)

Цель

Это ограниченная по времени задача, в которой пилот должен пролететь курс по своему выбору из заданного массива ТР (ППМ (ТР) –поворотные пункты маршрута), чтобы собрать как можно больше ТР в течение установленного для задачи срока. Пилот должен пройти стартовые ворота (SP) и финишные ворота (FP). Если не указано иное, пилоты будут выполнять свободный взлет назначенной палубы, под наблюдением маршалов и в пределах окна задания.

Подсчет очков:

$O_{уч} = 1000 * N_{Вр} / N_{Вmax}$, где:

$N_{Вр}$ = количество наземных ППМ, которые пилот собирает в упражнении.

$N_{Вmax}$ = максимальное количество ППМ, собранных в упражнении.

В зачет пилоту идут только взятые маркеры между ними.

100% штраф будет применяться для:

- Прохождение финишных ворот FP более чем за установленное время выполнения задания;
- Не пересек SP или FP или переход в неправильном порядке;
- Пересечение SP или FP вне окна задачи;
- Взлет или посадка вне окна задания;
- Полеты в запрещенном воздушном пространстве;
- Посадка вне аэродрома;
- Другие описанные в положении или регламенте, включая дисквалификацию.

Другие санкции:

- Посадка на аэродроме вне палубы 20% штрафа;

Меры предосторожности

Поддерживайте зрительный контакт с другими пилотами, которые могут находиться в вашем отдельном потоке. Не сосредотачивайтесь только на карте и на земле, потому что есть и другие пилоты в навигации. Отдавайте предпочтение тем, кто ниже. Летайте предсказуемо.

Посадка

После пересечения финишных ворот (FP = Finish Point) пилот должен начать процедуру посадки. Если не указано иное, пилоты должны сделать замкнутый контур в назначенном месте, быть с другими пилотами в визуальной безопасности. Сразу после приземления и перемещение своих установок в безопасное место пилоты должны сдать свои устройства контроля (GPS), устройства должны быть должным образом опечатаны и сдать судье или маршалам с доказательством опечатки.

2.2 Точность навигация – объявленное время /скорость /точность (официально по евск: Точность навигации с учетом скорости, экономичности, фиксации обозначенных и скрытых пунктов (объектов маршрута), а также решение новых задач, полученных в процессе выполнения полета)

Это задача, в которой пилот должен пролететь путь, обеспечивая оценку времени и ограничение по времени выполнения задачи.

Планирование

Схема полета будет установлена через стартовые ворота (SP) и финишные ворота (FP). Маршрут на карте с небольшим количеством "временных ворот" (TG). Все точки TG (ППМ) будут известны до взлета.

Пилоты в карантине заполняют лист декларации с указанием предполагаемого времени прибытия для каждого TG, включая финишные ворота (FP). Расчетное время будет дано в секундах, начиная с SP. В карантине пилоты передадут декларацию судьбе перед взлетом.

Если иное не указано в инструктаже, пилоты будут выполнять свободный взлет в течение времени окна задания.

Полет

Время начнет отсчет, когда пилот пересечет стартовые ворота (SP). Пилоты должны оставаться точно на маршруте, пытаясь пройти (пересечь) поворотные точки в установленном порядке и в расчетное время. Конец времени происходит в FP (finishing point).

Для обеспечения того, чтобы пилот не выходил из маршрута, чтобы сэкономить время, будет любое количество скрытых ворот (HG) для проверки пути. Ворота должны быть обязательно пересечены в порядке и правильном направлении.

Время в этой задаче будет измеряться обычно в четырех - пяти точках пересечения (TG) и сверяться с данными декларации пилота. Если TG пересекаются более одного раза, то время будет взято от первого пересечения.

Будет небольшой бонус за скорость на протяжении всего курса.

SP	→	P1	→	P2	→	P3	→	P4	→	FP
t = 0	HG	T1	HG	T2	HG	T3	HG	T4	HG	T5

Посадка

После пересечения финишных ворот (FP = Finish Point) пилот должен начать процедуру посадки. Если не указано иное, пилоты должны сделать замкнутый контур в назначенном месте, быть с другими пилотами в визуальной безопасности. Сразу после приземления и перемещение своих установок в безопасное место пилоты должны сдать свои устройства контроля (GPS), устройства должны быть должным образом опечатаны и сдать судьбе с доказательством опечатки.

Счет

$$Q = Q_h + Q_t + Q_v$$

Будет определено 5 (может 4) известных временных ворот TG, а различные скрытые ворота HG и их количество неизвестны. Точки поворота и скрытые ворота будут иметь R=125 м, поэтому коридор между точками поворота будет иметь ширину 250 м.

$$Q_h \text{ (HG скрытые ворота)} = N / N_h \times 1500$$

N_h = число скрытых ворот, используемых в задаче.

N = число скрытых ворот, правильно пересеченных пилотом.

Q_t (TG ворота времени) = $\sum N_i$ (сумма точек для каждого поворота, от нуля до 1500, т.к. 5 поворотных пунктов по максимуму 300 очков).

$$N_i = 300 - E_i \text{ (значение от 0 до 300);}$$

E_i = абсолютная погрешность прохождения каждого поворотного пункта в секундах, от 5 секунд и максимальном допуске 300 сек (5 мин). Разница между указанным временем в декларации (ETA) и реальным временем прохождения поворотного пункта. Если поворотный пункт не пересекался то баллы за этот поворотный пункт равен нулю. Важно: если при прохождении TG разница с заявленным временем составляет меньше или равным 5 секундам, то за этот поворотный пункт $N_i = 300$ баллов.

$$Q_v \text{ (скорость)} = T_{min} / T \times 750$$

$$T = T_{fin} - T_{start} \text{ (время выполнения задачи)}$$

$$T_{fin} = FP \text{ время пересечения}$$

$$T_{start} = SP \text{ время пересечения}$$

T_{min} = минимальное время выполнения задачи пилотом

$$Q = Q_h + Q_t + Q_v \text{ (Максимум 3750)}$$

Где именно:

Q_h колеблется от 0 до 1500 (40% от общего балла)

Q_t колеблется от 0 до 1500 (40% от общего балла)

Q_v колеблется от 0 до 750 (20% от общего балла)

Q – баллы пилота

Q_{max} – максимальные баллы пилота в дисциплине

$$\text{Pilot Score } P = (Q / Q_{max}) \times 1000$$

Пример:

Скрытые Ворота

N_h = число скрытых ворот, используемых в задаче = 10

N = число скрытых ворот, правильно пересеченных пилотом = 7

$$Q_h = 7/10 \times 1500 = 1050$$

Ворота времени

Временные ворота	Задекларированное время пилота (сек) (ETA)	Время пилота во временных воротах (сек)	Погрешность прохождения ППМ, E_i (сек)	Баллы за ППМ ($N_i = 300 - E_i$)
SP	$T = 0$	$T = 0$		
P1	$T_1 = 600$	540	60	240
P2	$T_2 = 950$	1050	100	200
P3	$T_3 = 1500$	1900	400	0
P4	$T_4 = 2200$	2205	0	300
FP	$PFF = 2800$	3000	200	100
TASK	2800	3000	$Q_t =$	840

$Q_t = 840$ баллов

Скорость

$$T = T_{fin} - T_{start} = 3000 \text{ сек.}$$

$T_{min} = 2000$ сек (лучшее измеренное время выполнения задачи)

$$Q_v = 2000/3000 \times 750 = 500 \text{ баллов}$$

Окончательный Экспериментальный Результат

$$Q = Q_h + Q_v + Q_T = 1050 + 840 + 500 = 2380$$

$Q_{\max} = 3300$ (лучшая сумма)

$$R = 2380/3300 \times 1000 = 721.21 = 722 \text{ следовательно, } P = 722 \text{ балла}$$

Штрафы

100% штраф будет применяться для:

- Полет в направлении, противоположном заданному контуру;
- Backtracking (полет пилота отклоняющийся от маршрута больше чем на 90 градусов)

- Не пересечение SP или FP или пересечение в неправильном направлении;

- Пересечение SP или FP вне окна задачи;

- Взлет или посадка вне окна задания;

- Полеты в запрещенном воздушном пространстве;

- Другие предусмотренные регламентом, в том числе дисквалификация.

Другие штрафы:

- Посадка на аэродроме вне палубы 20% штрафа;

2.3 Навигация по кривой-объявленное время/точность (Официально по евск:

Точность навигации с учетом скорости, экономичности, фиксации обозначенных и скрытых пунктов (объектов маршрута), а также решение новых задач, полученных в процессе выполнения полета.)

ЦЕЛЬ

Это задача, в которой пилот должен точно пролететь криволинейный маршрут, обеспечивая оценку времени во временных воротах.

Планирование

Схема полета будет установлена через стартовые ворота (SP) и финишные ворота (FP).

Маршрут на карте с 3 "временными воротами". Все точки TG (ППМ) будут известны до взлета.

Пилоты в карантине заполняют лист декларации с указанием предполагаемого времени прибытия для каждого TG, включая финишные ворота (FP). Расчетное время будет дано в секундах, начиная с SP. В карантине пилоты передадут декларацию судье перед взлетом.

Пилоты должны оставаться точно на трассе в порядке, определенном на карте контроль будет осуществляться при помощи скрытых ворот (HG)

Если иное не указано в инструктаже, пилоты будут выполнять свободный взлет в течение времени окна задания.

Полет

Полет должен состояться в пределах установленного на брифинге временного окна. Задание будет считаться открытым после прохождения через SP. Пилоты должны оставаться точно на трассе в порядке, определенном на карте. Время будет вычислено в точках TG каждого криволинейного участка (T1, T2 и T3) Маршрут будет завершен, когда FP будет пересечен.

Ворота должны быть обязательно пересечены в порядке и правильном направлении. Для обеспечения того, чтобы пилот не выходил из маршрута, чтобы сэкономить время, будет любое количество скрытых ворот (HG) для проверки пути. Ворота должны быть обязательно пересечены в порядке и правильном направлении.. TG и HG имеют R=125m..

Время в этой задаче будет измеряться на 3 участках (Tn) и сверяться с утверждениями пилота (декларацией). Если время путевой точки пересечено более одного раза, то время будет взято от первого пересечения. Не будет никакого штрафа за пересечение временных ворот более одного раза.

Время в этой задаче будет измеряться на 3 участках (Tn) и сверяться с утверждениями пилота (декларацией). Если время путевой точки пересечено более одного раза, то время будет взято от первого пересечения. Не будет никакого штрафа за пересечение временных ворот более одного раза.

SP	→	P1	→	P2	→	FP
t=0	HG	T1	HG	T2	HG	T3

Посадка

После пересечения финишных ворот (FP = Finish Point) пилот должен начать процедуру посадки. Если не указано иное, пилоты должны сделать замкнутый контур в назначенном месте, быть с другими пилотами в визуальной безопасности. Сразу после приземления и перемещение своих установок в безопасное место пилоты должны сдать свои устройства контроля (GPS), устройства должны быть должным образом опечатаны и сдать судье или маршалам с доказательством опечатки.

Счет

Максимальные баллы за пересечение скрытых ворот составляет 550 баллов, максимальные баллы за точное прохождение временных ворот составляет 450 баллов. Итоговый балл пилота будет нормализован с учетом лучшего балла 1000 баллов.

$$Pilot\ Score\ Q = (NBp/NBmax) \times 550 + (450 - \sum Ei)$$

NBp = количество скрытых ворот HG собранным пилотом в задании, за вычетом штрафов.

NBmax = наибольшее количество скрытых ворот HG собранное пилотом в задании, за вычетом штрафов.

$\sum Ei$ = сумма разностей указанных времени в декларации и измеренных на 3-х участках (максимум 3 x 150 = 450). Ei - абсолютная погрешностью/ Погрешность 5 сек допускается.

Максимальный допуск 150 сек (2 '30"). Разница между заявленным временем (ETA) и временем, определяемым пересечением временных ворот (TG). Если ворота не пересекли счет равен нулю на этом отрезке. Ei = (объявленное время-измеренное время) в каждой секции, составляющее максимум 150.

Q – баллы пилота

Qmax – максимальные баллы пилота в дисциплине

$$Final\ Score\ of\ the\ Pilot\ P = (Q / Qmax) \times 1000$$

Пример:

Скрытые ворота (HG)

NHG = 40 – всего скрытых ворот на трассе;

NBp = 14 количество правильно собранных (пересеченных) пилотом скрытых ворот с R = 125 м

NBmax = 28 максимальное количество скрытых ворот собранных пилотом с R=125м;

NBp / NBmax x 550 = 14/28 x 550 = 275 баллов (максимум 550 баллов)

Ворота времени

Временные ворота	Задекларированное время пилота (сек) (ETA)	Время пилота во временных воротах (сек)	Погрешность прохождения ППМ, Ei (сек)	Баллы за ППМ (Ni = 150 - Ei)
P1	T1 = 540 sec	580 sec	40	110
P2	T2 = 600 sec	540 sec	60	90
FP	FP = 950 seconds	1150 sec	150 *	0
			250	200

* максимальное значение = 150 сек (2,5 мин)

450 - $\sum Ei$ = 450-250 = 200 баллов (максимум 450 баллов)

Экспериментальный Результат

Q = 275 + 200 = 475 баллов

Максимальный балл пилота в задании

Q max = 800

Итоговый зачет пилота

P = 475 / 800 x 1000 = 594 балла

Штрафы

100% штраф будет применяться для:

- Полет в направлении, противоположном заданному контуру;
- Backtracking (полет пилота отклоняющийся от маршрута больше чем на 90 градусов)

- Не пересечение SP или FP или пересечение в неправильном направлении;

- Пересечение SP или FP вне окна задачи;

- Взлет или посадка вне окна задания;
- Полеты в запрещенном воздушном пространстве;
- Другие предусмотренные регламентом, в том числе дисквалификация.

Другие штрафы:

- Посадка на аэродроме вне палубы 20% штрафа;

3. Упражнения категории «В». На экономию.

Целью выполнения упражнений категории «В» является достижение участником/экипажами максимальной дальности или продолжительности полета в условиях ограничения запаса топлива.

Общие правила выполнения упражнений на экономию:

а) Запас топлива, озвучивается на брифинге: одноместные СЛА – х килограмм (литров), двухместные – 2х килограмм (литров);

б) Перед выполнением задания пилот сливает топливо из топливной системы своего СВС. Далее пилот, посредством контрольных запусков двигателя демонстрирует, что топливная система пуста.

в) В пустой бак заливается указанный запас топлива, заранее подготовленного пилотом. Бак пломбируется, СВС помещается в карантин или пилот приступает к выполнению упражнения;

г) Участники/экипажи стартуют по готовности в рамках стартового окна с разрешения РП;

д) Идентификация ППИМ (ворот), или расстояния - GPS-контроль при помощи логгера;

В случае использования в качестве логгера - GPS-приемник или телефона, устройство пломбируется ГСК перед взлетом;

Штраф 100% начисляется за:

- Взлет вне временного окна или без разрешения РП;
- Приземление вне летного поля - штраф 100%;
- После приземления нарушена пломба на баке, GPS-приемнике или телефоне - штраф 100%;
- Несоблюдение высоты полета указанной на брифинге штраф – 30%.
- Приземление на летном поле вне палубы – штраф 30%;

Упражнения могут быть усложнены небольшими упражнениями (точность приземления, четыре вешки, чистый взлет и т.д.);

3.1 Продолжительность полета с ограниченным запасом топлива. «Чистая экономия». (Официально по евск: Дальность или продолжительность полета с ограниченным запасом топлива)

Цель

Взлететь и летать как можно дольше с ограниченным запасом топлива. Зона полетов, запас топлива, условия приземления доводится на брифинге. Если используется правило 5 мин, пилот может снова взлететь, но не может пополнить запас топлива и отсчет времени начинается заново. Точность выполнения этой задачи будет составлять минуты, не считая секунд

Подсчет очков:

$O_{уч} = 1000 \times T_{уч}/T_{макс} + O_{приземления} - N_{штраф}$, где:

$T_{уч}$ = продолжительность полёта участника/экипажа;

$T_{макс}$ = максимальная продолжительность полёта при выполнении упражнения

Если приземление оцениваемое, то $O_{приземления} = 100; 80; 60; 40$;

Пример:

Доказательство окна: 2 часа дня

Время взлета: 13 часов 14 ' 50 " = 13 x 60 мин + 14 ' = 794 мин

Время посадки: 14 часов 05 ' 10 " = 14 х 60 мин + 5 ' = 845 мин

Время пилота = 845-794 = 51 мин

Максимальное время выполнения задания = 85 мин

Пилотный балл = 1000 х 51/85 = 600 баллов

Штрафы

100% штраф будет применяться для:

- Вылететь за пределы окна задания или без уведомления судей;
- Полеты в запрещенном воздушном пространстве или вне поля зрения судей;
- Посадка вне аэродрома;;
- Другие предусмотренные регламентом, в том числе дисквалификация.

Штраф 20% :

- Посадка вне палубы

Меры предосторожности

Поддерживайте зрительный контакт с другими пилотами, которые находятся на той же схеме вокруг взлетно-посадочной полосы. Летать предсказуемо. Посадка

Посадка

Если не указано иное, пилоты должны подойти по заранее установленной схеме к месту посадки и визуально обезопасить себя от других пилотов.

3.2 Упражнение На экономию. Дальность полета с ограниченным запасом топлива.

«Жадность». (Официально по евск: Дальность или продолжительность полета с ограниченным запасом топлива)

Взлететь с обозначенной палубы с ограниченным запасом топлива. Пролететь как можно больше кругов по треугольному маршруту (1 - 2км), установленного с помощью пилонов (вешек) и приземлиться в обозначенной палубе. Схема выполнения упражнения доводится на брифинге.

Специальные правила:

- Высота полета по маршруту не выше 50 метров;
- ГСК в праве не засчитать круг, если посчитает, что обгон является опасным;

Штраф 100% начисляется за:

- нарушение схемы полета
- касание земли любой частью СЛА;
- обгон снизу или сверху в проекции обгоняемого;
- касание пилона;

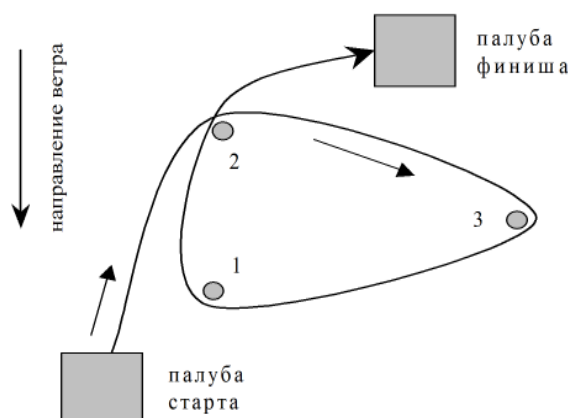
Подсчет очков:

Оуч = 1000 х Су_ч/S_{max}–Nштр, где

Су_ч = количество полных кругов, пройденное участником/экипажем.

S_{max} = наибольшее количество пройденных кругов при выполнении упражнения.

Пример выполнения упражнения на рисунке:



Пример:

Количество полных кругов набранных пилотом в задании = 15 кругов

Наибольшее количество кругов набранных в задании пилотом = 30 кругов

Оуч = $1000 \times 15/30 = 500$

Меры предосторожности

Поддерживайте зрительный контакт с другими пилотами, которые находятся на той же схеме вокруг взлетно-посадочной полосы. Летать предсказуемо. Посадка

Посадка

Если не указано иное, пилоты должны подойти по заранее установленной схеме к месту посадки и визуально обезопасить себя от других пилотов.

3.3 Упражнение на экономию. Дальность полета с ограниченным запасом топлива с возвращением. (Официально по евск: Дальность или продолжительность полета с ограниченным запасом топлива)

Цель

Взлет из стартовой зоны с ограниченным количеством топлива (напр.: 1,5 кг) и долететь до заданного максимально возможного расстояния в направлении предполагаемого возврата и приземлиться внутри посадочной площадки до истечения установленного срока. Если используется правило 5 мин, пилот может снова взлететь, но не может пополнить запас топлива.

Описание

Полет будет осуществляться по правой стороне линии маршрута (коридор), насколько пилот сочтет безопасным, пересечь линию маршрута и вернуться на аэродром слева от линии маршрута (коридор возврата). Точка пересечения пилотом контрольной линии будет учитываться для подсчета очков. Расстояние между точкой пересечения и начальной точкой умножается на 2 (Общее расстояние, пройденное вдоль линии маршрута). Расстояние D округляется до 5 м каждый (напр.: 625 м = 620 м; 612 м = 610 м; 12,358 м = 12,360 м) выражается в метрах, а затем умножается на 2. Пилот может взлететь в любое время в пределах окна полета.

Счет

$Pilot\ Score\ P = (D_p / D_{max}) \times 1000$

Где именно

D = расстояние между начальной точкой и ближайшей точкой пересечения линии маршрута в метрах;

D_p = расстояние, пройденное пилотом в полете ($D_p = dx \cdot 2$) в метрах

D_{max} = максимальное расстояние, полученное в задании для пилота ($D_{max} = dx \cdot 2$) в метрах

Штрафы

100% штраф будет применяться для:

- Вылет за пределы окна задания;

- Полеты в запрещенном воздушном пространстве или вне поля зрения маршалов / судей по запросу;;

- Посадка вне зоны аэропорта или без уведомления маршалов о своей посадке;

- Не пересекать линию подсчета очков (расстояние не может быть рассчитано)

- Другие предусмотренные регламентом, в том числе дисквалификация.

- Пролететь над линией или в противоположном направлении по коридору более 5 секунд.

"Штраф 20%":

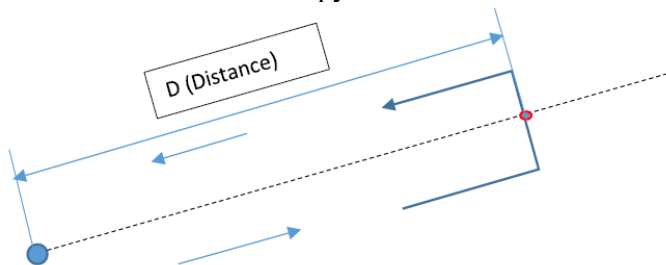
- Посадка вне палубы

Меры предосторожности

Поддерживайте зрительный контакт с другими пилотами, которые находятся на той же схеме вокруг взлетно-посадочной полосы. Летать предсказуемо. Посадка

Посадка

Если не указано иное, пилоты должны сделать замкнутый контур в назначенном месте и визуальной безопасности с другими пилотами.



4. Упражнения категории «С». На точность.

Упражнения этой категории требуют от участников точности управления СЛА на всех этапах полета.

Общие правила выполнения упражнений на точность:

- Участники стартуют согласно жеребьевке;
- Участники взлетают только с разрешения РП;
- На выполнение взлёта дается четыре попытки;

Если крыло полностью оторвалось от земли, но пилот при этом прекратил взлет, считается, что он использовал одну попытку. Пилот встает в конец очереди. Например, в упражнении соревнуются 10 пилотов. Пилот, который должен стартовать под №3 совершил неудачную попытку взлета. Далее он готовится к взлету и стартует под №11;

За один взлет разрешается выполнение несколько упражнений этой категории подряд.

4.1 Точность взлета, посадка на ограниченную ВПП

(Официально по евск: Точность взлета и посадки на ограниченной ВПП с минимальными разбегом и пробегом)

4.1.1 Упражнение «Точность взлета»

Произвести чистый взлет с первой попытки. Это упражнение предназначено для включения в качестве начального элемента другого упражнения.

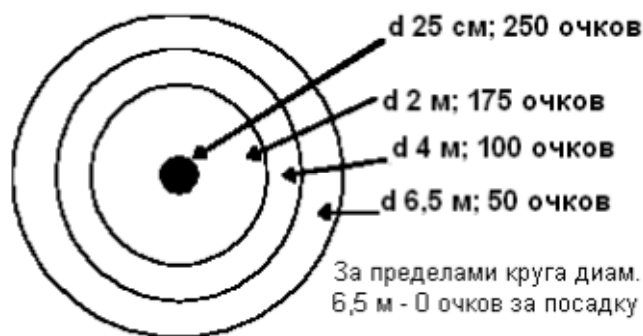
Взлет с первой попытки - 250 очков, со второй - 170, с третьей - 90, с четвертой - 0.

4.1.2 Упражнение «Точность посадки с отключенным двигателем вокруг диаметром 6,5 метров»

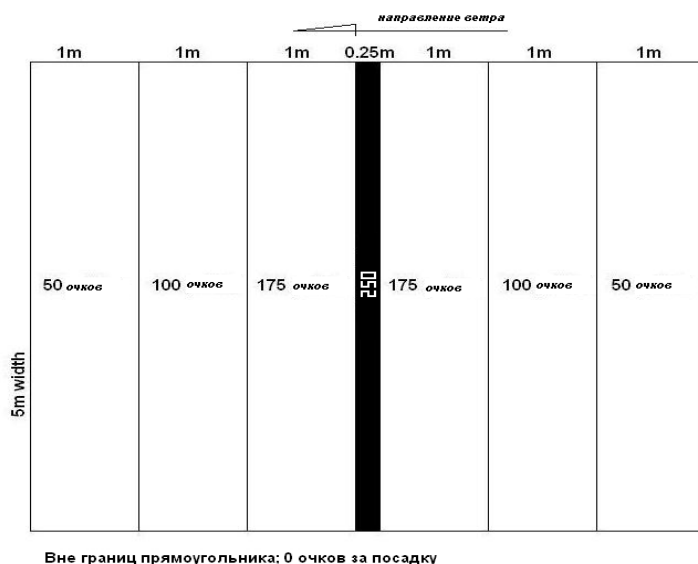
Взлететь, набрать высоту, затем произвести посадку как можно ближе к центру цели с заглушенным ДУ.

После взлета следует набрать высоту, которая позволит участнику снижаться с заглушенным двигателем не менее 60 секунд. Пролететь над целью с заглушенным ДУ курсом «против ветра». Снизиться за установленное время и приземлиться, как можно ближе к центру круга. В зачет идет первое касание.

Для мотопарапланов цель состоит из ряда концентрических кругов:



Для паролётов мишень для оценки точности посадки оборудуют в соответствии с рисунком:



Специальные правила:

Направление полета по кругу уточняется на брифинге;

Участнику/экипажу будет начислено 0 очков за посадку в случае если:

- участник/экипаж не пролетел над целью курсом «против ветра» или пролетел с не заглушенным двигателем;
- участник/экипаж снижался с заглушенным двигателем менее 60 секунд;
- падение (опрокидывание) в результате приземления или касание любой земли частью ДУ. Падением считается: касание земли рукой, коленом, собственно само падение. Опрокидывание - паролёт не устоял на всех колесах или разрушился;
- участник/экипаж не попал в цель;

Участнику/экипажу начисляются очки за точность приземления, согласно схемы.

Первое касание земли ногами участника или колесами паралета – точка по которой будут начисляться очки участника/экипажа. Если первое касание происходит по линии деления очковых зон – начисляются более высокие очки. Когда больше, чем одно колесо паралета касается земли одновременно, точка отсчета - в пользу участника/экипажа.

Оприземления = 250/175/100/50.

4.2 Точность взлета и посадки на ограниченной ВПП с минимальными разбегом и пробегом. (Официально по евск: Точность взлета и посадки на ограниченной ВПП с минимальными разбегом и пробегом)

4.2.1 Упражнение «Точность взлета с ограниченной ВПП. «Забор».

Взлететь с ограниченной ВПП за столь короткое расстояние, насколько это возможно. Это упражнение предназначено для включения в качестве начального элемента другого упражнения.

Ограждение из вешек высотой 2 м. и натянутой между ними лентой длиной 10 м. ограничивает ВПП. С разрешения РП, пилот должен взлететь до ограждения, пролететь над ним не задев его. При подсчете очков учитывается максимальное расстояние от дальней точки СЛА на земле до середины ограждения.

Подсчет очков:

Оуч= $250 \cdot F_{\min} / F_{\text{пилота}}$, где:

F_{\min} – кратчайшее расстояние в метрах для взлета, показанное в упражнении;

$F_{\text{пилота}}$ – расстояние в метрах для взлета, показанное участником/экипажем в упражнении.

Если ноги участника не оторвались от земли и линия ограждения не достигнута с первой попытки, то допускается вторая попытка. Взлет со второй попытки штраф 30%;

Если участник не перелетел ограждение, пролетел в стороне от ограждения или взлетал не по прямой – штраф 100%.

Рекомендуется:

Во избежание ненужной задержки ограждение следует подносить участнику только тогда, когда он готов к взлету.

Участнику не следует указывать расстояние, на котором он находится от ограждения, это расстояние должно быть исключительно визуальным суждением пилота. При помощи голосовых команд ближе- дальше, правее- левее. Он сам определяет место установки ограждения.

Измеренное расстояние - это максимальное расстояние, на котором участник находится от ограждения при касании земли, поэтому, если участник отходит от ограждения во время запуска ДУ, то это расстояние должно быть включено.

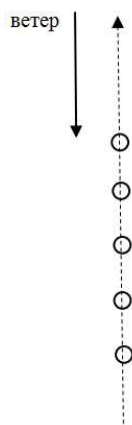
Работа по удержанию двух вешек, поддерживающих ограждение, может быть довольно опасной, ее следует поручить подготовленным судьям (их помощникам) или организовать без участия судей.

4.2.2 Упражнение «Точность посадки «Кегельбан»

Взлететь, набрать высоту, затем произвести посадку, сбив при этом как можно больше кеглей.

После взлета следует набрать высоту, которая позволит участнику/экипажу снижаться с заглушенным двигателем не менее 60 секунд. Пролететь над целью с заглушенным двигателем курсом «против ветра». Снизиться за установленное время и приземлиться, сбив при этом как можно больше кеглей. Пять кеглей, выставляются по прямой линии, параллельной направлению преобладающего ветра, через 2 – 5 м. Кегли для паролетов высотой 1 м., для мотопарапланов - высотой 0.5 м.

Участнику/экипажу начисляются 50 очков за каждую сбитую при приземлении до касания поверхности земли кеглю. Оприземления = $n \cdot 50$, где n- количество сбитых кеглей.



Специальные правила:

Направление полета по кругу уточняется на брифинге;

Участнику/экипажу будет начислено 0 очков за посадку в случае если:

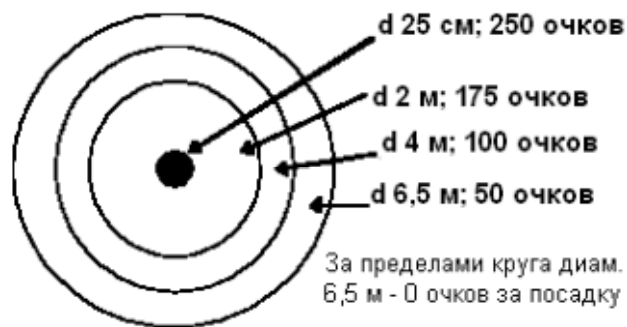
- участник/экипаж не пролетел над целью курсом «против ветра» или пролетел с не заглушенным двигателем;
- участник/экипаж снижался с заглушенным двигателем менее 60 секунд;
- падение (опрокидывание) в результате приземления или касание земли любой частью ДУ. Падением считается: касание земли рукой, коленом, собственно само падение. Опрокидывание - паралёт не устоял на всех колесах или разрушился;
- участник/экипаж не сбил ни одной кегли;
- участник/экипаж коснулся земли до касания с кеглей.

4.3 Упражнение «Точность посадки с отключенным двигателем вокруг диаметром 6,5 метров» (официально по евск: Точность посадки с отключенным двигателем в круг диаметром 6,5 метров (удаление от центра круга)).

Взлететь, набрать высоту, затем произвести посадку как можно ближе к центру цели с заглушенным ДУ.

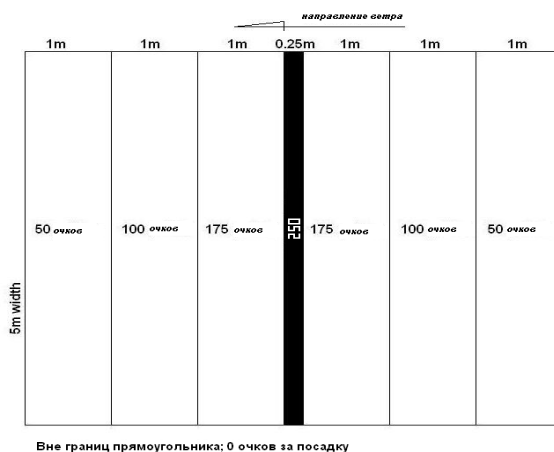
После взлета следует набрать высоту, которая позволит участнику снижаться с заглушенным двигателем не менее 60 секунд. Пролететь над целью с заглушенным ДУ курсом «против ветра». Снизиться за установленное время и приземлиться, как можно ближе к центру круга. В зачет идет первое касание.

Для мотопарапланов цель состоит из ряда концентрических кругов:



Для паралётов мишень для оценки

точности посадки оборудуют в соответствии с рисунком:



Специальные правила:

Направление полета по кругу уточняется на брифинге;

Участнику/экипажу будет начислено 0 очков за посадку в случае если:

- участник/экипаж не пролетел над целью курсом «против ветра» или пролетел с не заглушенным двигателем;
- участник/экипаж снижался с заглушенным двигателем менее 60 секунд;

- падение (опрокидывание) в результате приземления или касание любой земли частью ДУ. Падением считается: касание земли рукой, коленом, собственно само падение. Опрокидывание - паралёт не устоял на всех колесах или разрушился;

- участник/экипаж не попал в цель;

Участнику/экипажу начисляются очки за точность приземления, согласно схемы.

Первое касание земли ногами участника или колесами паралета – точка по которой будут начисляться очки участника/экипажа. Если первое касание происходит по линии разделения очковых зон – начисляются более высокие очки. Когда больше, чем одно колесо паралета касается земли одновременно, точка отсчета - в пользу участника/экипажа.

Оприземления = 250/175/100/50.

4.4 Слаломные упражнения с вешками.

Общие правила выполнения Слаломных упражнений с вешками.

а) Трасса проходится участником в кратчайшее время по выставленным в определенном порядке с помощью вешек и/или пилонов;

б) Удар (взятие) вешки засчитывается, если участник или любая часть СЛА видимо прикоснется к ней;

в) Обгибание пилона засчитывается, если тело участника и весь СЛА четко различимо обогнули пилон, не коснувшись его. В случае, когда вешка является пилоном, достаточно, не коснувшись, обогнуть ее всей ДУ;

г) Отсчет времени начинается при ударе первой вешки и заканчивается при ударе последней вешки;

д) Участник имеет только одну попытку ударить каждую вешку, за исключением первой и заключительной вешек, для которых допускается по три попытки;

е) Если участник не сможет коснуться первой и/или последней вешки с трех попыток, коснется земли в любой точке трассы между первой и последней вешкой, нарушит порядок выполнения упражнения или не облетит, хотя бы один пилон – штраф 100%.

4.4.1 Упражнение «Японский слалом». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Трасса обозначается из 4 вешек высотой 2 метра, расставленные в сетке 50X50 м. согласно схеме указанной на рисунке. Участник пинает вешку 1, начинается отсчет времени. Далее пинает вешки 2 и 3. Возвращается, облетая по часовой стрелке вешку 1 (пилон 4), далее против часовой стрелки вокруг вешки 2 (пилон 5) и по часовой стрелки вокруг вешки 3 (пилон 6). Возвращается, пинает вешки: 1(7), 4(8), 3(9). После касания вешки 3(9) отсчет времени останавливается. Nmax=9.

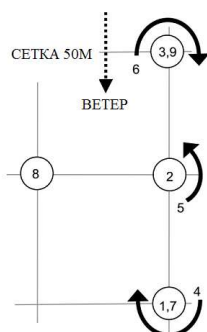
Подсчет очков:

Оуч = 500 x Квешек / Квешектах, где:

Квешек = N^3/T , где:

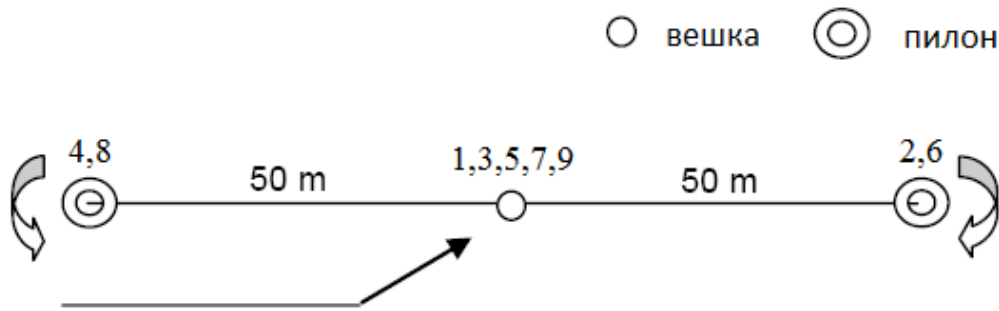
N - число взятых участником вешек,

T – время прохождения трассы участником в секундах до сотых долей.



4.4.2 Упражнение «Восьмерка». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Трасса состоит из двух пилонов и одной вешки, установленных на одной линии на расстоянии друг от друга 50м.



Участник заходит курсом, обозначенным стрелкой, пинает первую цель №1. В этот момент начинается отсчет времени. Участник летит вокруг пилонa №2, огибая его по часовой стрелке, затем бьет вешку №3, затем облетает пилон №4 против часовой стрелки, далее пинает вешку №5. Таким образом, участник должен описать две восьмерки. Отсчет времени останавливается при касании вешки №9. $N_{\max}=9$.

Подсчет очков:

$Оуч = 500 \times \frac{Квешек}{Квешектах}$, где:

$Квешек = \frac{N^3}{T}$, где:

N - число взятых участником вешек,

T - время прохождения трассы участником в секундах до сотых долей.

4.4.3 Упражнение «Клеверный лист». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Трасса обозначается: 4 пилонами, расположенные в углах квадрата со стороной 70.71-100м. и вешкой, установленной в центре квадрата.

Участник заходит на трассу курсом на ветер и бьет вешку Т (удар №1). С этого момента включается отсчет времени. Участник облетает вокруг пилонa 2 и возвращается, чтобы пнуть вешку Т (удар 3), затем он облетает вокруг пилонa 4 и возвращается, чтобы пнуть вешку Т (удар5). Так продолжается, пока участник не облетит все четыре пилонa.

Часы останавливаются, когда участник бьет цель Т в последний раз (удар 9). $N_{\max}=9$.

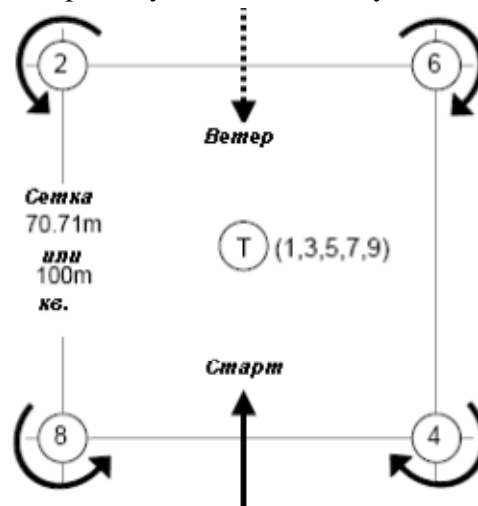
Подсчет очков:

$Оуч = 500 \times \frac{Квешек}{Квешектах}$, где:

$Квешек = \frac{N^3}{T}$, где:

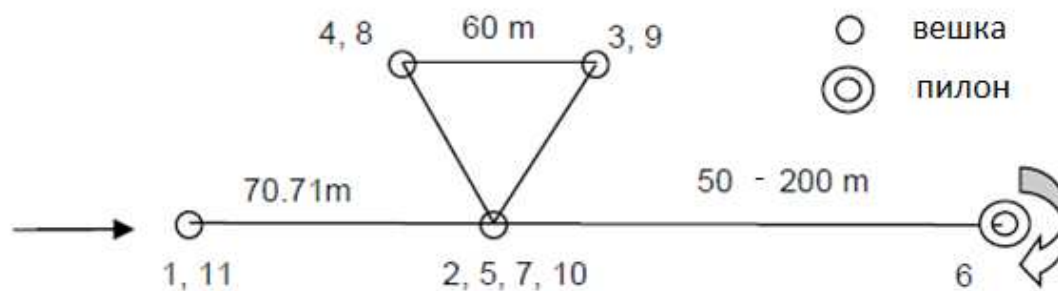
N - число взятых участником вешек,

T - время прохождения трассы участником в секундах до сотых долей.



4.4.4 Упражнение «Круглый треугольник». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Трасса состоит из 4 вешек и одного пилона расстояние от вешки 1 до вешки 2 составляет 70.71 м, сторона равностороннего треугольника 60 м, а расстояние между вешкой 2 и пилоном 6 составляет от 50 до 200 м.



Участник заходит на трассу согласно схеме и бьёт первую вешку (удар 1). Далее летит по треугольнику (удары 2, 3, 4 и 5), затем по часовой стрелке вокруг пилонa 6, возвращается, чтобы ударить вешки в треугольнике (удары 7, 8, 9 и 10), а затем возвращается к начальной вешке (удар 11). Отсчет времени начинается после касания вешки 1 и заканчивается после касания вешки 11. $N_{\max}=11$.

Подсчет очков:

$O_{\text{уч}} = 500 \times K_{\text{вешек}} / K_{\text{вешек}_{\max}}$, где:

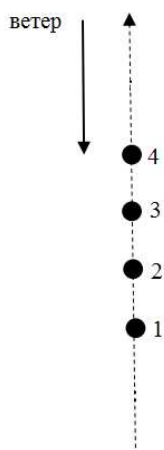
$K_{\text{вешек}} = N^3 / T$, где:

N - число взятых участником вешек,

T - время прохождения трассы участником в секундах до сотых долей.

4.5.5. Упражнение «Мини-макси». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Пролететь дистанцию как можно медленнее, а затем пролететь как можно быстрее в том же направлении.



Дистанция 200 – 300 м. определена четырьмя равноудаленными вешками, выставленными на прямой, параллельно ветру.

Участник пролетает дистанцию с минимально возможной скоростью (максимальным временем) с отсечкой времени по касанию 1 и 4 вешки, касаясь при этом все 4 вешки, затем возвращается и проходит дистанцию с максимально возможной скоростью (минимальным временем) в таком же порядке.

У участника может быть три попытки пнуть первую вешку на каждом проходе.

Если участник не пинает вторую или третью вешку, считается, что он летит слишком высоко, штраф 25% за проход мини (или макси) за каждую пропущенную вешку.

Если участник на медленном проходе делает зигзаги, летит более 5 минут или не пнул четвертую вешку или касается земли - штраф 100% за медленный проход (O_{max}) и за разницу (Оразница);

Если участник на быстром проходе с трех попыток не пнул четвертую вешку или касается земли - штраф 100% за быстрый проход (O_{min}) и за разницу (Оразница);

Нарушение порядка прохождения - штраф 100% за упражнение.

Подсчет очков №1:

$O_{уч} = O_{max} + O_{min} + \text{Оразница}$, где:

$O_{max} = 125 \times T_{max} \text{ участника} / T_{max} \text{ лучшее} - \text{Штраф}\%$;

$O_{min} = 125 \times T_{min} \text{ лучшее} / T_{min} \text{ участника} + \text{Штраф}\%$;

$O_{разн} = 250 \times E_{участника} / E_{лучшее}$, где:

$E_{пилота} = T_{max} \text{ участника} - T_{min} \text{ участника}$;

$E_{лучшее} = \text{лучшая разница в упражнении с учетом штрафов}$.

Подсчет очков №2:

$O_{уч} = 500 \times E_{участника} / E_{лучшее}$, где:

$E_{пилота} = (T_{max} - \text{Штраф}\%) - (T_{min} + \text{Штраф}\%)$, если < 0 , то $= 0$;

$E_{лучшее} = \text{лучшая разница в упражнении с учетом штрафов}$.

4.4.6 Упражнение «Точный контроль». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Приземлиться и показать точное управление крылом перед тем, как снова взлететь.

Прямая трасса, состоящая из двух вешек, расположенных на расстоянии не менее 100 м друг от друга примерно по ветру. Участник заходит против ветра, пинает первую вешку. Начнется отсчет времени. Затем он должен приземлиться между двумя вешками. Задняя кромка крыла должна касаться земли. Когда судья увидел, что крыло коснулось земли, он дает разрешение на взлет. Участник взлетает и пинает вторую вешку, чтобы остановить таймер. У участника есть три попытки пнуть каждую вешку. Взлет без разрешения судьи или более трех минут на выполнение упражнения - штраф 100%. Количество попыток взлета неограниченно.

Подсчет очков:

$O_{уч} = 500 \times T_{min} / T_{уч}$, где:

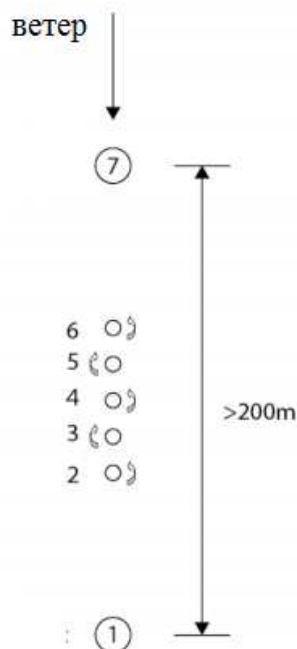
$T_{уч} = \text{время прохождения трассы участником в секундах}$;

$T_{min} = \text{лучшее время в упражнении}$;

Если участник не смог приземлиться после касания первой вешки, не смог коснуться земли задней кромкой крыла или не смог взлететь после приземления – 0 очков за упражнение.

4.4.7. Упражнение «Руление». (Официально по евск: Слалом с вешками)

Приземлиться и показать точное управление СЛА перед тем, как снова взлететь.



На прямой линии параллельно направлению ветра устанавливается трасса из двух вешек высотой 2м и пяти конусов (дорожных) согласно схеме. На усмотрение судей расстояния могут быть незначительно изменены.

После взлета участник заходит против ветра и касается вешки №1. В этот момент начинается отсчет времени. Затем необходимо выполнить конвейер (продолжать бежать или катиться с поднятым, контролируемым над головой крылом), огибая змейкой конуса №№ 2,3,4,5,6. Огибание конуса засчитывается, если четко видно, что участник пробежал с нужной стороны мимо него, не коснувшись. После огибания конуса №6 участник должен взлететь и в полете коснуться вешку №7. Отсчет времени останавливается при касании вешки № 7.

Направление зигзагов «змейки» задается на брифинге перед упражнением. У участников есть три попытки пнуть вешку 1 и вешку 7.