

XIX Международная встреча воздухоплателей в Великих Луках

7-15 июня 2014 г., Великие Луки Псковской обл.

ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

Версия 2014 года

Основана на CIA-AX-MER-2014

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I – ДЕТАЛИ МЕРОПРИЯТИЯ	1
I.1. НАЗВАНИЕ	1
I.2. САНКЦИИ (S1 AN3 2)	1
I.3. ОРГАНИЗАТОР	1
I.4. КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ	1
I.5. ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА	1
I.6. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ	1
I.7. ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ	1
I.8. ЗАЛОГОВЫЙ ВЗНОС ЗА ПОДАЧУ ПРОТЕСТА (S1, AN3, 8.3.)	1
I.9. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ЯЗЫК (GS 3.9.5. ЧАСТЬ)	2
I.10. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ	2
I.11. ДАТА ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА ЗАЯВОК	2
I.12. РИСК	2
I.13. СТРАХОВКА	2
РАЗДЕЛ II – ДЕТАЛИ СОРЕВНОВАНИЙ	3
II.1. РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ (7.1)	3
II.2. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ (7.2)	3
II.3. ПЕРЕЧЕНЬ ЗАПРЕТНЫХ ЗОН (PZ's) (7.3)	3
II.4. ЗОНЫ ОБЩЕГО СТАРТА (9.1.1)	3
II.5. ОБЩИЕ ТОЧКИ СТАРТА (9.1.2)	3
II.6. РАЗРЕШЕНИЕ ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦА (9.3)	3
II.7. ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ/УРОЖАЙ (10.6)	3
II.8. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (10.11)	3
II.9. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (10.14.)	3
II.10. ПРОЦЕДУРА ОТЗЫВА (10.15)	3
II.11. ЦЕНТР ЦЕЛИ (12.1)	4
II.12. ЦЕЛИ, ВЫБИРАЕМЫЕ ПИЛОТАМИ (12.2)	4
II.13. МЕСТО ОФИЦИАЛЬНОЙ ДОСКИ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.10)	4
II.14. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.3)	4
II.15. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ ПОЛЕТОВ (5.6.3)	4
II.16. ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА (2.2.2.)	4
II.17. ДЕТАЛИ ПРИМЕНЕНИЯ GPS ЛОГГЕРОВ (6.9-6.10.)	5
II.18. ВРЕМЯ ОТДЫХА (5.2)	5
II.19. РАЗМЕР ОБОЛОЧКИ АЭРОСТАТА (3.3)	5
II.20. ОЦЕНЕННЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (12.15.2) НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	5
II.21. ВЫСОТА (14.6.4)	5
II.22. 2D/3D МЕТОД ИЗМЕРЕНИЯ РАССТОЯНИЙ (12.22.2)	5
II.23. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ (6.1)	5
II.24. КООРДИНАТЫ КАРТЫ(7.8)	6
РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА	7
ГЛАВА 1 – ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ	7
1.1. ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ (S1 5.2)	7
1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ	7
1.3. ИНТЕРПРЕТАЦИЯ В ПРАВИЛАХ СЛОВ «ДОЛЖЕН», «СЛЕДУЕТ», «МОЖЕТ»	7
1.4. ДОКУМЕНТЫ	8
ГЛАВА 2 – УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ	9
2.1. ПИЛОТ-УЧАСТНИК СОРЕВНОВАНИЙ (GS 3.2.2, S1 5.5.9)	9
2.2. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИИ (GS 3.7.2)	9
2.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ (S1 5.6.4)	9
2.4. СПОРТИВНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ (GS 8.1.2 PART)	9
2.5. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ	9
2.6. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРИНЯТИЯ ЗАЯВКИ	9
2.7. ПРИЗНАНИЕ СПОРТИВНОГО КОДЕКСА, ПРАВИЛ И ПРЕДПИСАНИЙ (GS 3.11.1) ..	9
2.8. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ОТКАЗ ОТ ПРАВ	10
2.9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ	10
2.10. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ	10
2.11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ (S1, AN3 3)	10

2.12.	ТРЕБОВАНИЯ К ПОВЕДЕНИЮ СПОРТСМЕНОВ (S1 AN3 4).....	10
ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОСТАТАМ.....		11
3.1.	ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕПЛОВОГО АЭРОСТАТА (GS 2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2).....	11
3.2.	ТОПЛИВО.....	11
3.3.	ИДЕНТИФИКАЦИЯ АЭРОСТАТА ПИЛОТА.....	11
3.4.	ЛЁТНАЯ ГОДНОСТЬ АЭРОСТАТА (S1 5.5.3).....	11
3.5.	ПОВРЕЖДЕНИЯ АЭРОСТАТА.....	11
3.6.	СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ (S1 5.9.2).....	11
3.7.	ВЫСОТОМЕР.....	11
3.8.	НОМЕРА ПИЛОТОВ.....	11
3.9.	КОРЗИНА.....	12
3.10.	ПОДБОР.....	12
ГЛАВА 4 – ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.....		13
4.1.	ДИРЕКТОР СОРЕВНОВАНИЙ (GS 4.3.5).....	13
4.2.	СТЮАРДЫ (GS 4.3.6.).....	13
4.3.	ОБЯЗАННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЮРИ (GS 4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 часть).....	13
4.4.	ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ (S1 5.11).....	14
ГЛАВА 5 – ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ.....		15
5.1.	ПРОСЬБА (S1, AN3 7.1).....	15
5.2.	ЖАЛОБА (GS 5.1.1, S1, AN3 7).....	15
5.3.	ОТВЕТЫ НА ЖАЛОБЫ (S1, AN3 7.7).....	15
5.4.	ОПУБЛИКОВАНИЕ (S1, AN3, 7.7).....	15
5.5.	ПРОТЕСТ (S1, AN3 8).....	15
5.6.	ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ (GS 5.1.1, S1 AN3 7).....	15
5.7.	РАССМОТРЕНИЕ ПРОТЕСТОВ (GS 4.3.2, 5.5 часть).....	16
5.8.	ВОЗВРАТ ВЗНОСА (GS 5.4.3, 5.5.4).....	16
5.9.	УТВЕРЖДЕНИЕ ЖЮРИ РЕЗУЛЬТАТОВ И НАГРАЖДЕНИЕ (GS 3.16.1).....	16
5.10.	ОФИЦИАЛЬНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ.....	16
ГЛАВА 6 – НАБЛЮДАТЕЛИ И GPS ЛОГГЕРЫ.....		17
6.1.	СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ.....	17
6.2.	НАБЛЮДАТЕЛИ.....	17
6.3.	НАЗНАЧЕНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЯ.....	17
6.4.	ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ НАБЛЮДАТЕЛЕМ.....	17
6.5.	ПРОСЬБА О ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ ИНФОРМАЦИИ.....	17
6.6.	НАБЛЮДАТЕЛЬ ПРИ СОПРОВОЖДЕНИИ АЭРОСТАТА.....	17
6.7.	ФОТОГРАФИРОВАНИЕ.....	17
6.8.	ОТЧЕТ НАБЛЮДАТЕЛЯ.....	18
6.9.	GPS ЛОГГЕРЫ.....	18
6.10.	ОБРАЩЕНИЕ С ЛОГГЕРАМИ.....	18
6.11.	ОТЧЕТ ПО ПОЛЕТУ (FRF) (НА СОРЕВНОВАНИЯХ БЕЗ НАБЛЮДАТЕЛЕЙ).....	18
6.12.	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.....	18
6.13.	ОТКАЗ ЛОГГЕРА.....	18
ГЛАВА 7 – КАРТЫ.....		20
7.1.	РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ.....	20
7.2.	ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ.....	20
7.3.	ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ (PZ's).....	20
7.4.	ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ.....	20
7.5.	НАРУШЕНИЕ ЗАПРЕТНОЙ ЗОНЫ.....	20
7.6.	КАРТЫ.....	20
7.7.	ЗЕМЛЯ СЧИТАЕТСЯ ПЛОСКОЙ.....	20
7.8.	КООРДИНАТЫ КАРТЫ.....	21
7.9.	НАПРАВЛЕНИЕ В ГРАДУСАХ.....	21
ГЛАВА 8 – ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ И БРИФИНГИ.....		22
8.1.	ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ.....	22
8.2.	ЗАЧЁТНОЕ ЗАДАНИЕ (S1 5.9.1).....	22
8.3.	ВЫБОР ЗАДАНИЙ.....	22
8.4.	ПОЛЕТ С НЕСКОЛЬКИМИ ЗАДАНИЯМИ.....	22
8.5.	ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ (GS 3.9.1 PART).....	23
8.6.	ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БРИФИНГ (S1, AN3, 6).....	23

8.7.	БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ	23
8.8.	ИНФОРМАЦИЯ ПО ЗАДАНИЮ	23
8.9.	ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ БРИФИНГ	24
8.10.	ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В ЗАДАНИИ	24
8.11.	ОПОЗДАНИЕ НА БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ	24
8.12.	ОФИЦИАЛЬНОЕ ВРЕМЯ	24
ГЛАВА 9 – ПРОЦЕДУРЫ ВЗЛЕТА.....		25
9.1.	ОБЩИЙ РАЙОН СТАРТА	25
9.2.	ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СТАРТОВЫЕ ПЛОЩАДКИ.....	25
9.3.	СТАРТОВЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	25
9.4.	ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА	25
9.5.	НАПОЛНЕНИЕ ОБОЛОЧКИ ХОЛОДНЫМ ВОЗДУХОМ.....	26
9.6.	СИГНАЛЬНЫЙ ПУНКТ	26
9.7.	СТАРТОВЫЕ СИГНАЛЫ.....	26
9.8.	ОБЪЯВЛЕНИЕ ПО РАДИО	26
9.9.	СТАРТОВЫЙ ПЕРИОД.....	26
9.10.	ПОМЕХИ ДРУГИМ АЭРОСТАТАМ	26
9.11.	ВРЕМЯ, ДОСТАТОЧНОЕ ДЛЯ СТАРТА.....	26
9.12.	ПРОДЛЕНИЕ СТАРТОВОГО ПЕРИОДА.....	27
9.13.	ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЗЛЕТА.....	27
9.14.	РУКОВОДИТЕЛИ СТАРТА	27
9.15.	ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПРИМЕНЕНИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА	27
9.16.	ПРОЦЕДУРЫ, КОГДА РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА НЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ.....	28
9.17.	ПОТЕРЯ УПРАВЛЕНИЯ АЭРОСТАТОМ.....	28
9.18.	ВЗЛЁТ (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6).....	28
9.19.	ЗАЧЕТНЫЙ ВЗЛЁТ	28
9.20.	ПРЕРВАННЫЙ ВЗЛЁТ	28
9.21.	ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА СТАРТА.....	28
ГЛАВА 10 – ПРАВИЛА ПОЛЕТА		29
10.1.	СТОЛКНОВЕНИЯ В ПОЛЕТЕ	29
10.2.	БЕЗОТВЕТСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ	29
10.3.	ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА ЦЕЛИ/МИШЕНИ.....	29
10.4.	СБРАСЫВАЕМЫЕ ПРЕДМЕТЫ.....	29
10.5.	ПОВЕДЕНИЕ	29
10.6.	ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ	29
10.7.	ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЕЦ	29
10.8.	СТОЛКНОВЕНИЯ.....	30
10.9.	ЛИЦА НА БОРТУ АЭРОСТАТА	30
10.10.	НАЗЕМНАЯ КОМАНДА	30
10.11.	ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ.....	30
10.12.	ВЫСАДКА ИЗ КОРЗИНЫ	30
10.13.	ПОМОЩЬ	30
10.14.	ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО	30
10.15.	ПРОЦЕДУРА ОТБОЯ («ВСЕМ НА ЗЕМЛЮ!»).....	30
ГЛАВА 11 – ПОСАДКИ.....		31
11.1.	ПОСАДКИ.....	31
11.2.	ПОСАДКА ПО ЖЕЛАНИЮ	31
11.3.	ЗАЧЕТНАЯ ПОСАДКА	31
11.4.	КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 1-ГО РОДА.....	31
11.5.	КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 2-ГО РОДА.....	31
11.6.	РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОДБОР	31
ГЛАВА 12 – ЦЕЛИ, МАРКЕРЫ, ТОЧКИ ТРАЕКТОРИИ		32
12.1.	ЦЕЛЬ	32
12.2.	ЦЕЛЬ, ВЫБРАННАЯ ПИЛОТОМ	32
12.3.	ДЕКЛАРИРОВАНИЕ	32
12.4.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....	33
12.5.	МИШЕНЬ	33
12.6.	МАРКЕР	33
12.7.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....	33

12.8.	СБРОС МАРКЕРА	33
12.9.	ГРАВИТАЦИОННЫЙ СБРОС МАРКЕРА	33
12.10.	СВОБОДНЫЙ СБРОС МАРКЕРА	33
12.11.	ОТМЕТКА МАРКЕРА	34
12.12.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ)	34
12.13.	ДЕЙСТВИЯ С МАРКЕРОМ	34
12.14.	ПЕРИОД ПОИСКА МАРКЕРОВ	34
12.16.	УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (для СОРЕВНОВАНИЙ С НАБЛЮДАТЕЛЯМИ БЕЗ ЛОГГЕРОВ)	34
12.17.	ЗАЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	35
12.18.	ЗАЧЕТНАЯ ЗОНА	35
12.19.	ЗАЧЕТНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО	35
12.20.	ЗОНА ИЗМЕРЕНИЯ МАРКЕРА (ММА)	35
12.21.	ЗАЧЕТНАЯ ОТМЕТКА МАРКЕРА	35
12.22.	ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ	35
12.23.	ЗАЧЕТНАЯ ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ	36
12.24.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА НА МИШЕНИ	36
ГЛАВА 13 – ШТРАФЫ		37
13.1.	СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ, НЕСПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ (GS часть 5.2)	37
13.2.	НЕОГОВОРЕННЫЕ ШТРАФЫ	37
13.3.	НАРУШЕНИЕ ДИСТАНЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ	37
13.4.	ШТРАФНЫЕ ОЧКИ	37
13.5.	ДОКАЗАТЕЛЬСТВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ (S1, AN3, 8.9.)	38
ГЛАВА 14 – ПОДСЧЕТ ОЧКОВ		39
14.1.	РЕЗУЛЬТАТ В ФИЗИЧЕСКИХ ЕДИНИЦАХ ИЗМЕРЕНИЯ	39
14.2.	РЕЗУЛЬТАТ, ВЫРАЖЕННЫЙ В КОЛИЧЕСТВЕ ОЧКОВ	39
14.3.	ОПУБЛИКОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ (S1 5.9.4. часть)	39
14.4.	ПОРЯДОК РАНЖИРОВАНИЯ ПИЛОТОВ В ТАБЛИЦЕ РЕЗУЛЬТАТОВ	40
14.5.	ФОРМУЛА ПОДСЧЕТА ОЧКОВ	40
14.6.	ТОЧНОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ	41
14.7.	ИЗМЕРЕНИЯ	41
14.8.	ОБЩИЙ ЗАЧЕТ	41
ГЛАВА 15 – ЗАДАНИЯ		42
15.1.	ЦЕЛЬ, ЗАЯВЛЕННАЯ ПИЛОТОМ (PDG)	42
15.2.	ЦЕЛЬ, ОБЪЯВЛЕННАЯ СУДЬЕЙ (JDG)	42
15.3.	ВАЛЬС – СОМНЕНИЕ (HWZ)	42
15.4.	ПРИЛЕТ (FIN)	42
15.5.	ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОЛЁТА (FON)	43
15.6.	ЗАЯЦ И СОБАКИ (HNN)	43
15.7.	ПОТОПЛЕНИЕ КОРАБЛЯ (WSD)	44
15.8.	МЕМОРИАЛ ГОРДОНА БЕННЕТТА (GBM)	44
15.9.	РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ПРИБЛИЖЕНИЯ (CRT)	44
15.10.	ГОНКА В ЗАЧЕТНУЮ ЗОНУ (RTA)	45
15.11.	ЛОКОТЬ (ELV)	45
15.12.	МАКСИМАЛЬНАЯ ПЛОЩАДЬ (LRN)	45
15.13.	МИНИМАЛЬНОЕ РАССТОЯНИЕ (MDT)	45
15.14.	КРАТЧАЙШИЙ ПОЛЕТ (SFL)	46
15.15.	ДВОЙНОЙ СБРОС НА МИНИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ (MDD)	46
15.16.	МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПО ВРЕМЕНИ (XDT)	46
15.17.	МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ (XDI)	46
15.18.	ДВОЙНОЙ СБРОС НА МАКСИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ (XDD)	46
15.19.	УГОЛ (ANG)	47
15.20.	ТРЕХМЕРНАЯ ФИГУРА (ЗДТ)	47
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ		48

Документы (самая последняя версия), на которые имеются ссылки:

- GS** Спортивный Кодекс, Общий Раздел
S1 Спортивный Кодекс, Раздел 1
СОН/РОБ Руководство Офицера по Безопасности

СОН/РПС Руководство по Проведению Соревнований
ОН/РН Руководство Наблюдателя

Изменения в типовых Правилах (относительно версии 2013 года) выделены подчеркнутым текстом.

РАЗДЕЛ I – ДЕТАЛИ МЕРОПРИЯТИЯ

I.1. НАЗВАНИЕ

Мероприятие имеет официальное название: «XIX-я Международная встреча воздухоплателей в Великих Луках». В период встречи состоятся следующие соревнования по воздухоплаванию на тепловых аэростатах:

- 20-й Чемпионат России по воздухоплавательному спорту
- 7-е соревнования за Кубок Дружбы;
- 10-е соревнования за Кубок Великих Лук;
- 8-е соревнования за Кубок Княгини Ольги.

I.2. САНКЦИИ (S1 An3 2)

Мероприятие проводится под санкцией Федерации воздухоплавания России.

I.3. ОРГАНИЗАТОР

Мероприятие организовано Оргкомитетом «XIX -й Международной встречи воздухоплателей в Великих Луках» и Федерацией воздухоплавания России.

I.4. КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ

Заявки и официальную корреспонденцию следует направлять по адресу: 182170, РФ, Псковская область, Великолукский р-н, д. Максимово, «Аэропорт». Тел./факс: +7 81153 7-44-87, +7 921 002 53 00, E-mail: office@vlk.sz.gkovd.ru.

I.5. ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

Директор соревнований:	Гинтарас Шуркус (Литва)
Зам. директора соревнований:	Александр Маврин (Россия)
Президент международного жюри:	Будет выбран
Офицер по безопасности:	Гинтс Гайлис (Латвия)
Директор мероприятия:	Владимир Орлов (Россия)

I.6. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Местом проведения мероприятия является г. Великие Луки и его окрестности, Псковской области РФ.

I.7. ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Встреча воздухоплателей начнется в субботу, 7 июня 2014 года и закончится в воскресенье, 15 июня 2014 года. Первый спортивный полет будет проведен утром в понедельник, 9 июня 2014 года. Заключительный спортивный полет состоится утром в пятницу, 13 июня 2014 года. Если в этот срок не удастся выполнить необходимый минимум заданий согласно правилу 1.2.7, то заключительный спортивный полет состоится в пятницу вечером, 13 июня 2014 года.

I.8. ЗАЛОГОВЫЙ ВЗНОС ЗА ПОДАЧУ ПРОТЕСТА (S1, An3, 8.3.)

РАЗМЕР ВЗНОСА, СОПРОВОЖДАЮЩЕГО ПРОТЕСТ, РАВЕН 100 ЕВРО ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТУ ЭТОЙ СУММЫ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ВАЛЮТЕ - 5000 РУБ.

I.9. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ЯЗЫК (GS 3.9.5. часть)

I.9.1 ОФИЦИАЛЬНЫМИ ЯЗЫКАМИ МЕРОПРИЯТИЯ ЯВЛЯЮТСЯ АНГЛИЙСКИЙ И РУССКИЙ. ВО ВСЕХ ИНТЕРПРЕТАЦИЯХ АНГЛИЙСКАЯ ВЕРСИЯ ДОЛЖНА ПРЕВАЛИРОВАТЬ.

I.9.2 Печатный материал: полетное задание, метеорологическая информация и т.д., должны предоставляться на русском языке и при потребности переводиться на английский. Брифинги должны проводиться на русском языке. По запросу спортсменам будут предоставлены индивидуальные переводчики.

I.9.3 В Правилах грамматический мужской род используется по умолчанию. Везде, где встречается мужской род, предполагается, что женский род также имеется в виду.

I.10. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ

Мероприятие открыто для участия всех спортсменов-пилотов, которые соблюдают спортивный Кодекс FAI и требования настоящих Правил.

I.11. ДАТА ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА ЗАЯВОК

Дата окончания приема заявок на участие в мероприятии 20 апреля 2014 года.

I.12. РИСК

Аэростат и иная собственность Пилота должны находиться под его ответственностью во всё время соревнований. Подавая заявку на участие, Пилот тем самым отказывается от всех исков за вред, нанесенный ему самому и за утрату или повреждение его собственности.

I.13. СТРАХОВКА

Каждый аэростат должен быть застрахован от исков третьих лиц на сумму не менее 20 000 Евро. Пилот должен предоставить документы, свидетельствующие о наличии страховки, действительной на период проведения мероприятия и распространяющейся на любой аэростат, на котором он может летать. Каждый пилот и пассажир должны быть застрахованы не менее чем на 100 000 рублей.

РАЗДЕЛ II – ДЕТАЛИ СОРЕВНОВАНИЙ

II.1. РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ (7.1)

Карта соревнований, предоставляемая организаторами, состоит из двух листов. Районом соревнований является территория в координатах: 2200/6400; 6400/6400; 6400/4000; 6600/4000; 6400/2300; 2200/2300.

Map Datum: WGS84. Grid System: UTM.

В период соревнования угол между магнитным севером и севером истинным (именуемый магнитным склонением) в Великих Луках равен 8°50' на восток.

II.2. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ (7.2)

Директор может обозначить территории или пространства находящимися вне границ района соревнований. Все запретные зоны являются вне границ района соревнований.

II.3. ПЕРЕЧЕНЬ ЗАПРЕТНЫХ ЗОН (PZ's) (7.3)

PZ №	Тип	Координаты центра	Радиус м	Высота MSL, м (фт)	Комментарии
1	Красная	5465/5000	1000	250 (820 фт)	военный объект
2	Красная	5610/5250	300	250 (820 фт)	военный объект
3	Красная	4396/4641	200	396 (1300 фт)	телевышка
4	Голубая	Район соревнований		3000 (9842 фт)	ограничение УВД

II.4. ЗОНЫ ОБЩЕГО СТАРТА (9.1.1)

CLA1 – «Крепость» – поверхность, ограниченная валом крепости.

CLA2 – «Аэродром» – травяная рулежная дорожка аэропорта города Великие Луки.

II.5. ОБЩИЕ ТОЧКИ СТАРТА (9.1.2)

CLP1: 4602/4691, высота 105 м/344 ft MSL

CLP2: 5228/5110, высота 105 м/344 ft MSL

II.6. РАЗРЕШЕНИЕ ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦА (9.3)

В дополнение к правилу 9.3, Пилоты могут взлетать с маленьких дорог или тропинок без разрешения, при этом оболочка может лежать на поле рядом, если это поле не обрабатывается и при этом не наносится ущерб. Нельзя создавать помех дорожному движению.

II.7. ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ/УРОЖАЙ (10.6)

Аэростаты не должны приближаться ближе, чем на 500 футов (150 метров), к домашним животным или зданиям, содержащим животных.

II.8. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (10.11)

Действующие в РФ Правила дорожного движения.

II.9. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (10.14.)

В районе соревнований зарезервировано воздушное пространство до высоты 3000 м (9842 фт) MSL. Полёт в голубой запретной зоне может привести к серьезным штрафам.

II.10. ПРОЦЕДУРА ОТЗЫВА (10.15)

Команда «всем на землю» может быть подан в виде СМС на телефонные номера участников, предъявленные при регистрации. Телефоны участников не должны быть выключены во время всех соревнований.

II.11. ЦЕНТР ЦЕЛИ (12.1)

Не используется.

II.12. ЦЕЛИ, ВЫБИРАЕМЫЕ ПИЛОТАМИ (12.2)

Если иного не сказано в листе заданий, то следующие типы дорог (их перекрёстков) разрешены к использованию Пилотом для выбора целей:

- оранжевой и прерывистой чёрной
- оранжевой и непрерывной чёрной (неокрашенной)
- непрерывной чёрной (неокрашенной) и непрерывной чёрной (неокрашенной)
- непрерывной чёрной (неокрашенной) и прерывистой чёрной

Цели, выбираемые Пилотом без указания высоты их расположения или при высоте их расположения ниже 650 фт MSL, не могут находиться:

а. в застроенной части г. Великие Луки, отмеченной на карте соревнований розовым цветом, в ограничениях координат: 4500/4900, 4700/4900, 4800/4800, 4974/4814, 4967/4958, 5071/4962, 5100/4500, 4700/4500, 4700/4346, 4582/4272, 4426/4609

б. ближе 200 м от:

1. красной запретной зоны;

2. железных дорог, автострад и дорог, приравненных к ним (дороги, идущие от г. Великие Луки на восток и на запад (М-9), на юго-запад и северо-запад (Р-51). отпечатаны на карте оранжевым цветом, помечены розовым. Расстояние измеряется от их наружного края, как указано на карте);

3. ЛЭП, показанных на карте соревнований.

В дополнение, Директор соревнований может предоставить список целей, которые могут быть выбраны Пилотом (в этом случае Пилот может выбрать любую цель из списка. На цели, перечисленные в списке, ограничения не распространяются).

II.13. МЕСТО ОФИЦИАЛЬНОЙ ДОСКИ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.10)

Официальная Доска Объявлений располагается у главного входа в Детскую музыкальную школу.

II.14. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.3)

Ответы будут публиковаться на официальной доске объявлений ежедневно в 10:00 и 17:00. Ответы могут вывешиваться в любое время, но вступят в силу в следующие 10:00 и 17:00, что из них наступит ранее.

II.15. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ СОРЕВНОВАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (5.6.3)

Время опубликования результатов и ответов в заключительный день соревнований – через каждый час, начиная с 12.00.

II.16. ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА (2.2.2.)

(для участниц 8-го Кубка Княгини Ольги)

В женской категории все лица на борту аэростата должны быть женского пола и того же гражданства, что и Участник, за исключением официальных лиц соревнований.

II.17. ДЕТАЛИ ПРИМЕНЕНИЯ GPS ЛОГГЕРОВ (6.9-6.10.)

Официальными логгерами мероприятия являются логгеры RoyalTek BT-2300.

Интервал записи 2 секунды

Высота записи GPS (не барометрическая)

GPS приемник участника должен записывать точки трека каждые 5 секунд или меньше, чтобы записать действительный резервный трек.

Официальный логгер должен быть включен не позже чем за 5 минут до старта.

После приземления необходимо подождать 2 минуты, прежде чем выключить логгер.

Чтобы включить логгер переведите выключатель в позицию ON.

Значения световой индикации GPS логгера.

мигает зеленый – GPS позиция не зафиксирована.

горит зеленый – GPS позиция зафиксирована.

мигает желтый – Низкий заряд батареи (сообщите об этом).

горит красный, а зеленый нет – Память заполнена (сообщите).

мигает синий – радиосвязь Bluetooth не подключена.

горит синий – радиосвязь Bluetooth подключена.

Чтобы выключить логгер переведите выключатель в позицию OFF.

Выключение логгера является обязательным после приземления (пилоты, нарушающие правило 6.2.3, будут оштрафованы без предупреждения).

Мы рекомендуем удалить все треки из вашего собственного GPS и установить циклическую запись треков.

Для проверки работоспособности логгера мы рекомендуем кратковременное включение логгера во время брифингов. Пилоты могут использовать информацию, получаемую с помощью Bluetooth с официального логгера, для выполнения полетов по ноутбуку. Участники не могут жаловаться, если это использование информации приведет к ошибкам в файле официального трека.

Утерянный логгер должен быть оплачен участником в размере 5000 руб.

II.18. ВРЕМЯ ОТДЫХА (5.6)

Периоды 24:00 — 05:00 и 12:00 — 15:00 по местному времени исключаются из временных ограничений на жалобы и протесты. Общее время отдыха в день должно составлять не менее 8 часов; оно может быть разделено на две части, в зависимости от продолжительности светлого времени.

II.19. РАЗМЕР ОБОЛОЧКИ АЭРОСТАТА (3.3)

Никаких иных, кроме указанных в 3.3.

II.20. ОЦЕНЕННЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (12.15.2) Не используется.

II.21. ВЫСОТА (14.6.4)

Будет использоваться GPS высота без барометрической коррекции.

II. 22. 2D/3D МЕТОД ИЗМЕРЕНИЯ РАССТОЯНИЙ (12.22.2)

Высота, ниже которой измерения будут подсчитываться как 2D, составляет 650 фт.

В случае декларирования пилотом цели согл. 12.2, но над произвольной точкой местности, 3D измерения будут проводиться от высоты 500 фт.

II. 23. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ (6.1)

Соревнования будут проводиться с использованием GPS логгеров и измерительных команд, без спортивных наблюдателей.

II. 24. КООРДИНАТЫ КАРТЫ(7.8)

Общее выражение для координат на карте с координатной системой UTM на эллипсоиде WGS84 имеет следующий вид:

UTM на эллипсоиде WGS84 имеет следующий вид:

36V (36-номер зоны, V-полоса широты)

346399 (6 цифр для координаты запад-восток)

6252261 (7 цифр для координаты юг-север)

Для обозначения точки на карте соревнований должен использоваться один из нижеследующих форматов представления координат:

4/4 формат (напр. 4640–5226)

первые четыре цифры — запад/восток, вторые четыре цифры — юг/север (Сначала восток затем север). Последняя цифра полного формата игнорируется и результат округляется.

формат номеров целей (напр. 081)

с номерами целей согласно имеющегося списка.

Восток отделяется от севера пробелом, символом тире, или косой чертой (слэш). В любом случае координаты должны быть чётко разделены и восточная должна быть первой.

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

ГЛАВА 1 – ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ

1.1. ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ (S1 5.2)

Цели соревнований следующие:

- определение чемпиона России по воздухоплавательному спорту.
- определение пилота-победителя соревнований на «Кубок Дружбы»;
- определение пилота-победителя соревнований на «Кубок Великих Лук»;
- определение пилота-победителя соревнований на «Кубок Княгини Ольги»;
- способствование развитию воздухоплавания в России путем международного сравнения качеств пилотов и аэростатов;
- укрепление дружбы между аэронавтами всех стран.

1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

1.2.1 Все пилоты будут соревноваться в одних и тех же полетных заданиях. Результаты будут сведены в одну таблицу «Кубок Дружбы».

Победители будут определяться в четырех категориях:

«Чемпионат России по воздухоплавательному спорту»;

«Кубок Дружбы»;

«Кубок Великих Лук»;

«Кубок Княгини Ольги».

1.2.2. Чемпионом России будет назван российский пилот, набравший наибольшее число очков среди российских пилотов, участвующих в соревнованиях

1.2.3. Победителем соревнований «Кубок Дружбы» будет назван пилот, набравший наибольшее совокупное число очков в общем зачете среди всех пилотов, участвующих в соревнованиях.

1.2.4. Победителем соревнований «Кубок Великих Лук» будет назван пилот, набравший наибольшее совокупное число очков среди всех пилотов, участвующих в соревнованиях, за все состоявшиеся из первых пяти запланированных спортивных полётов, включая утренний 12 июня 2014 года.

1.2.5. Победителем соревнований «Кубок княгини Ольги» будет названа женщина-пилот, набравшая наибольшее совокупное число очков в общем зачете среди женщин-пилотов, участвующих в соревнованиях.

1.2.6. Соревнования будут считаться состоявшимися и победители будут названы в том случае, если будут выполнены не менее чем три задания, в двух, по меньшей мере, отдельных полетах.

1.3. ИНТЕРПРЕТАЦИЯ В ПРАВИЛАХ СЛОВ «ДОЛЖЕН», «СЛЕДУЕТ», «МОЖЕТ»

1.3.1 Глагол «должен» (**Shall** и **Must**) означают обязательное применение. Невыполнение обычно ведет к штрафу, невыгодному толкованию или другим неблагоприятным последствиям.

1.3.2 Глагол «Следует» (**Should**) означает, что применение правила рекомендуется. Невыполнение может привести к штрафам, невыгодному толкованию или другим неблагоприятным последствиям.

1.3.3 Глагол «Может» (**May**) означает необязательный характер применения правила.

1.4. ДОКУМЕНТЫ

При прохождении регистрации по прибытии на соревнования у каждого Пилота будут проверяться следующие документы:

- a. Свидетельство пилота;
- b. Лётная книжка пилота;
- c. Формуляр аэростата;
- d. Свидетельство о лётной годности аэростата;
- e. Свидетельство о регистрации аэростата;
- f. Страховой полис;
- g. Спортивная лицензия ФАИ или обязательство, свидетельствующее, что он знает и понимает Спортивный Кодекс ФАИ и обязуется его соблюдать;
- h. Паспорт или удостоверение личности.

ГЛАВА 2 – УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

2.1. ПИЛОТ-УЧАСТНИК СОРЕВНОВАНИЙ (GS 3.2.2, S1 5.5.9)

- 2.1.1 ПИЛОТОМ-УЧАСТНИКОМ СОРЕВНОВАНИЙ (В ДАЛЬНЕЙШЕМ – ПРОСТО УЧАСТНИК) ЯВЛЯЕТСЯ ЛИЦО, ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЕ И УЧАСТВУЮЩЕЕ В СПОРТИВНОМ МЕРОПРИЯТИИ.
- 2.1.2 ПОСЛЕ НАЧАЛА ГЕНЕРАЛЬНОГО БРИФИНГА СПОРТИВНОГО МЕРОПРИЯТИЯ ЗАМЕНА УЧАСТНИКА НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ.

2.2. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИИ (GS 3.7.2)

- 2.2.1 В МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ УЧАСТНИК, ПРЕДСТАВЛЯЕТ НАК СТРАНЫ, ВЫДАВШЕЙ ЕМУ СПОРТИВНУЮ ЛИЦЕНЗИЮ, ЕСЛИ ОН НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНУЮ КОМАНДУ.
- 2.2.2 Если член лётной команды и/или пассажир в корзине, кроме назначенного спортивного наблюдателя, участвовали в любом предыдущем национальном, континентальном, мировом чемпионате или ВАИ, то он должен быть того же гражданства, что и Участник.

2.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ (S1 5.6.4)

ПИЛОТ-КОМАНДИР ТЕПЛООВОГО АЭРОСТАТА ДОЛЖЕН ПОЛУЧИТЬ ПРАВО (ПОЛНОМОЧИЯ) ДЕЙСТВОВАТЬ В КАЧЕСТВЕ ПИЛОТА-КОМАНДИРА, КАК МИНИМУМ, ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ ДО НАЧАЛА МЕРОПРИЯТИЯ. КАЖДЫЙ ПИЛОТ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ КО ДНЮ РЕГИСТРАЦИИ, ПО МЕНЬШЕЙ МЕРЕ, 35 ЧАСОВ НАЛЕТА В КАЧЕСТВЕ ПИЛОТА-КОМАНДИРА АЭРОСТАТА СВОЕГО ПОДКЛАССА.

2.4. СПОРТИВНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ (GS 8.1.2 part)

ВЛАДЕЛЕЦ ДОЛЖЕН ПОДПИСАТЬ СВОЮ СПОРТИВНУЮ ЛИЦЕНЗИЮ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО, КОТОРОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О ТОМ, ЧТО ОН ЗНАЕТ И ПОНИМАЕТ СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС ФАИ И ОБЯЗУЕТСЯ ЕГО СОБЛЮДАТЬ.

2.5. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ

Заполненная заявка на участие и вступительный взнос каждого Пилота должны быть получены организаторами до истечения срока приема заявок, за исключением иных случаев, предусмотренных организаторами.

2.6. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРИНЯТИЯ ЗАЯВКИ

Пилоту, не получившему подтверждения его участия в течении семи дней после окончания срока подачи заявок, следует послать запрос организаторам.

2.7. ПРИЗНАНИЕ СПОРТИВНОГО КОДЕКСА, ПРАВИЛ И ПРЕДПИСАНИЙ (GS 3.11.1)

ЗАЯВИТЕЛИ И ПИЛОТЫ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ, ПОНИМАТЬ, ПРИЗНАВАТЬ И ВЫПОЛНЯТЬ СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС, ПРАВИЛА И ПРЕДПИСАНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ. ПРИ ПОДАЧЕ ЗАЯВКИ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО ОНИ ПРИНИМАЮТ ИХ БЕЗОГОВОРОЧНО. ОНИ ДОЛЖНЫ ПОНИМАТЬ, ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЮТ СВОИ НАЦИОНАЛЬНЫЕ АЭРОКЛУБЫ И ОБЯЗАНЫ СОРЕВНОВАТЬСЯ В СПОРТИВНОЙ МАНЕРЕ, А ИХ ПОВЕДЕНИЕ ДОЛЖНО БЫТЬ БЕЗУПРЕЧНЫМ.

2.8. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ОТКАЗ ОТ ПРАВ

Подавая заявку на участие в Мероприятии, Пилот тем самым добровольно отказывается от любых действий (исков) против организаторов, владельцев земельных участков и их представителей, служащих или персонала за любой убыток или ущерб, причинённые ЕМУ вследствие действия или бездействия с их стороны или со стороны других Пилотов.

2.9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

Подавая заявку на участие в соревнованиях, Пилот тем самым берет на себя всю ответственность за вред, убытки или ущерб, причиненный третьим лицам или их собственности им самим или его экипажем.

2.10. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

До сведения Пилотов будут доводиться все метеосводки и прогнозы, а также иная информация, относящаяся к безопасности и навигации. Могут быть назначены официальные лица для контроля за наполнением и запуском аэростатов.

Положения данного раздела, однако, несколько не уменьшают ответственности за безопасность самих Пилотов.

2.11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ (S1, An3 3)

ЗАЯВИВШИЙСЯ К УЧАСТИЮ И ПИЛОТ ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЮТ ЗА БЕЗОПАСНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СВОЕГО АЭРОСТАТА НА ВСЕХ СТАДИЯХ НАПОЛНЕНИЯ, ВЗЛЕТА, ПОЛЕТА И ПРИЗЕМЛЕНИЯ. ОНИ ДОЛЖНЫ УДОСТОВЕРИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО, ПО ИХ СОБСТВЕННОМУ СУЖДЕНИЮ, ИХ ОБОРУДОВАНИЕ, ЭКИПАЖ И СОБСТВЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗНАНИЙ И ОПЫТА СООТВЕТСТВУЮТ ДАННЫМ КОНКРЕТНЫМ УСЛОВИЯМ ПОЛЕТА. ПИЛОТ ОТВЕЧАЕТ ЗА ВСЕ ДЕЙСТВИЯ СВОЕЙ КОМАНДЫ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ.

2.12. ТРЕБОВАНИЯ К ПОВЕДЕНИЮ СПОРТСМЕНОВ (S1 An3 4)

ОТ ВСЕХ ЗАЯВИВШИХСЯ К УЧАСТИЮ В МЕРОПРИЯТИИ, УЧАСТНИКОВ И ЧЛЕНОВ ИХ ЭКИПАЖЕЙ ТРЕБУЕТСЯ СПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ УКАЗАНИЙ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ МЕРОПРИЯТИЯ. НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ПОВЕДЕНИЕ ДОЛЖНО НАКАЗЫВАТЬСЯ ДИРЕКТОРОМ СОРЕВНОВАНИЙ.

ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОСТАТАМ

3.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕПЛООВОГО АЭРОСТАТА (GS 2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2)

- 3.1.1 Аэростат – летательный аппарат легче воздуха. Свободный аэростат – аэростат, статично удерживаемый в воздухе без какого-либо источника тяги.
- 3.1.2 Подкласс АХ – свободные аэростаты, подъемная сила которых образуется исключительно как результат нагревания воздуха. Оболочка не должна содержать иных газов, кроме воздуха и обычных продуктов сгорания.
- 3.1.3 Клапаны, предназначенные для предания движения аэростату использовать запрещено. Клапаны, предназначенные для поворота аэростата, могут использоваться в полете только для ориентации корзины. Длительное или избыточное использование поворотных клапанов запрещено. Штраф от 250 до 500 очков по заданию.

3.2. ТОПЛИВО

Каждом аэростат должен нести достаточно топлива для выполнения полета с разумным запасом. Нехватка топлива для выполнения полета не является основанием для протеста.

3.3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ АЭРОСТАТА ПИЛОТА

Каждый Пилот должен определить аэростат, на котором он будет летать во время соревнований. Никакие замены аэростата не допускаются после начала брифинга по первому заданию, за исключением случаев, предусмотренных в настоящих Правилах. Максимальный размер аэростата — категория АХ8 (3000cbm/105000cft). Для специализированных мероприятий, таких как горные мероприятия, иные категории могут быть предусмотрены в Разделе II.

3.4. ЛЁТНАЯ ГОДНОСТЬ АЭРОСТАТА (S1 5.5.3)

Аэростаты, летающие на мероприятии, должны иметь действующие свидетельства регистрации и лётной годности или, вместо последнего, эквивалентный документ, выданный компетентным органом соответствующей страны. Организаторы имеют право отстранить от полётов любой аэростат, который, по их мнению, не соответствует требованиям лётной годности.

3.5. ПОВРЕЖДЕНИЯ АЭРОСТАТА

- 3.5.1 Аэростат может быть отремонтирован в случае его повреждения во время Мероприятия. Поврежденные элементы могут быть заменены или отремонтированы, за исключением полной замены оболочки, которая допускается только по разрешению Директора соревнований.
- 3.5.2 О любом повреждении аэростата, которое влияет на его лётную годность, должно быть доложено Директору соревнований до участия в следующем задании, и полёт возможен только после приёмки Директором произведенного ремонта. Штраф: до 1000 очков по соревнованию.

3.6. СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ (S1 5.9.2)

Использование любого устройства автоматического управления полётом запрещено, вне зависимости от особенностей его устройства.

3.7. ВЫСОТОМЕР

Каждый аэростат должен быть снабжен исправным высотомером.

3.8. НОМЕРА ПИЛОТОВ

Организаторы обеспечат каждого Пилота двумя полотнищами с его номером (как указано в РПС). Полотнища должны быть размещены на двух противоположных сторонах корзины во время выполнения заданий. Все транспортные средства команды должны иметь на противоположных сторонах четко видимые номера Пилота.

3.9. КОРЗИНА

Термин «корзина» включает часть аэростата, предназначенную для размещения экипажа и пассажиров, вне зависимости от её конструкции.

3.10. ПОДБОР

- 3.10.1 Команда подбора не должна находиться в Зоне Измерения Маркера (ММА) или 100-метрового радиуса от мишени без разрешения и присутствия официального лица (лиц). Команде не разрешается размечать центр перекрестка (допускается нанесение временных отметок, например бумагой).
- 3.10.2 Все транспортные средства, используемые при подборе аэростата, должны иметь на себе номер Пилота.
- 3.10.3. Автомобили подбора не должны парковаться ближе 100 м от цели или мишени, назначенной Директором или выбранной Пилотом.

ГЛАВА 4 – ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

4.1. ДИРЕКТОР СОРЕВНОВАНИЙ (GS 4.3.5)

- 4.1. Спортивный директор должен отвечать за всю процедуру проведения мероприятия. В помощь ему назначаются заместитель и официальные лица, ответственные за технические вопросы. Директор соревнований должен быть утвержден Бюро Федерации воздухоплавания России.
- 4.2. Директор соревнований отвечает за эффективное руководство, спокойное и безопасное проведение соревнований. Он принимает оперативные решения в соответствии с требованиями Спортивного Кодекса и правил соревнований. Он может наложить штраф или дисквалифицировать Пилота за НЕКОРРЕКТНОЕ поведение или нарушение правил. Он должен участвовать в заседаниях Международного жюри и при необходимости выступать свидетелем.
- 4.1.3. В настоящих правилах слово «Директор» может использоваться вместо «Спортивный Директор».
- 4.1.4. Ответственность Спортивного Директора ограничена управлением соревнованиями, и не предполагает никакой иной деятельности на мероприятии, кроме как относящейся к управлению соревнованиями.

4.2. СТЮАРДЫ (GS 4.3.6.)

- 4.2.1. Стюарды являются советниками Директора. Они наблюдают за проведением Мероприятия и докладывают о любых случаях несправедливости, нарушения правил, или случаев поведения, небезопасного в отношении других Пилотов или публики, или каким-либо иным образом мешающего спорту. Они собирают информацию и факты, касающиеся вопросов, подлежащих рассмотрению Международным Жюри. Они являются советниками Директора по вопросам интерпретации правил и инструкций, а также по применению штрафов.
- 4.2.2. Стюард не обладает исполнительной властью. Он не может быть членом оргкомитета. Стюард может присутствовать на заседании международного жюри в качестве наблюдателя или свидетеля.

4.3. ОБЯЗАННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЮРИ (GS 4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 часть)

- 4.3.1. В сфере ответственности Жюри находятся вопросы консультаций, арбитража или интерпретации правил.
- 4.3.2. В дополнение к обязанности Председателя на заседаниях Жюри, Президент Жюри имеет право требовать от организаторов соблюдения Спортивного Кодекса ФАИ и опубликованных правил и положений соревнований. В случае невыполнения этих требований Президент Жюри имеет право остановить соревнования до тех пор, пока ситуация не будет рассмотрена на заседании Жюри.
- 4.3.3. Жюри вправе прекратить проведение соревнований, если организаторы не соблюдают Спортивный Кодекс ФАИ и опубликованные правила.
- 4.3.4. Члены Жюри должны в совершенстве знать Спортивный Кодекс, правила и положения соревнований. Как минимум один член Жюри должен присутствовать на месте проведения соревнований.

4.4. ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ (S1 5.11)

- 4.4.1 Офицер по безопасности проведения соревнований должен быть утвержден Бюро Федерации Воздухоплавания России.
- 4.4.2 Офицер по безопасности должен давать рекомендации Директору соревнования по любым вопросам, касающимся безопасности. Обязательные инструкции для офицера по безопасности содержатся в РОБ.

ГЛАВА 5 – ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ

5.1. ПРОСЬБА (S1, An3 7.1)

Пилот, не удовлетворенный какими-либо обстоятельствами, вправе обратиться за помощью к соответствующему официальному лицу. Он может попросить проверить его результат, очки или разъяснить способ подсчета.

5.2. ЖАЛОБА (GS 5.1.1, S1, An3 7)

5.2.1 Цель жалобы состоит в том, чтобы добиться исправления без необходимости подачи официального протеста.

5.2.2 Жалоба – это просьба Пилота к Директору рассмотреть любой вопрос, которым Пилот не удовлетворен.

5.2.3 Официальная жалоба должна быть подана НА ОФИЦИАЛЬНОМ ЯЗЫКЕ СОРЕВНОВАНИЙ в письменном виде и на нее должен быть дан письменный ответ.

5.2.4 Пилот вручает или передает жалобу Директору или назначенному им официальному лицу, которые обязаны подтвердить получение жалобы и записать время ее получения.

5.3. ОТВЕТЫ НА ЖАЛОБЫ (S1, An3 7.7)

Ответы на жалобы должны вывешиваться на Официальной Доске Объявлений в фиксированное, заранее назначенное и объявленное Директором время.

5.4. ОПУБЛИКОВАНИЕ (S1, An3, 7.7)

Директор может по своему усмотрению опубликовать текст любой официальной жалобы вместе со своим ответом на нее. Он обязан это сделать, если Пилот его об этом попросит.

5.5. ПРОТЕСТ (S1, An3 8)

5.5.1 Если Пилот не удовлетворён решением по жалобе, поданной им во время мероприятия, он имеет право подать протест.

5.5.2 Заявления о намерении подать протест и протесты с залоговым взносом за подачу протеста должны вручаться или передаваться Пилотом Директору или назначенному Директором представителю, который обязан зафиксировать факт получения и время получения.

5.5.3 Пилот, подавший протест, вправе сделать устное сообщение по своему вопросу в Жюри. При этом он может воспользоваться помощью выбранного им самим переводчика или консультанта.

5.5.4 Тексты всех протестов и решения Жюри должны вывешиваться на Официальной Доске Объявлений.

5.6. ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ (GS 5.1.1, S1 An3 7)

5.6.1. ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОДАЧУ ЖАЛОБ

5.6.1.1 Жалобы должны подаваться как можно скорее после появления повода для их подачи, и должны быть рассмотрены без промедления.

5.6.1.2 Жалобы, касающиеся подсчета очков, должны быть поданы Директору в течение 8 часов после опубликования официальных результатов по заданию. Часы отдыха, определенные в разделе «Детали мероприятия», будут исключены из временных ограничений на подачу жалоб.

5.6.1.3 Публикация новой версии официальных результатов продлевает время на подачу жалобы только в отношении опубликованных изменений.

5.6.2. ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОДАЧУ ПРОТЕСТОВ

- 5.6.2.1 Пилот, намеревающийся подать протест, должен в течение 1 часа после ответа на его жалобу объявить Директору о своем намерении подать протест.
- 5.6.2.2 В течение 8 часов после ответа на его жалобу он должен представить свой письменный протест на официальном языке соревнований вместе с залоговым взносом. Часы отдыха, определенные в разделе «Детали мероприятия» будут исключены из временных ограничений на подачу протестов.

5.6.3. СОКРАЩЕНИЕ СРОКОВ ВРЕМЕНИ НА ПОДАЧУ ЖАЛОБ И ПРОТЕСТОВ (S1 An3 7.6, 8.6 part)

- 5.6.3.1 Жалобы, подаваемые в заключительный день соревнований или в последующие дни, должны быть поданы Директору в течение 1 часа с момента опубликования официальных результатов.
- 5.6.3.2 Протесты в заключительный день соревнований или в последующие дни должны быть поданы в течение 1 часа с момента опубликования ответа на соответствующие жалобы.
- 5.6.3.3 Директор должен объявить время вывешивания результатов по всем заданиям заключительного дня полетов.
- 5.6.3.4 Временные ограничения подачи жалоб и протестов по результатам, опубликованным после 13:00 в предпоследний день соревнований, также сокращаются до 1 часа в заключительный день соревнований или последующие дни.

5.7. РАССМОТРЕНИЕ ПРОТЕСТОВ (GS 4.3.2, 5.5 часть)

- 5.7.1 Директор должен незамедлительно представить любой протест Президенту Жюри без задержки. Президент обязан назначить заседание Жюри в срок не более 24 часов после получения протеста.
- 5.7.2 Жюри обязано заслушать обе стороны по вопросу протеста, применяя соответствующие инструкции ФАИ и правила соревнований.
- 5.7.3 Президент Жюри должен письменно и без задержки довести результат и содержание соответствующих решений до сведения Директора соревнований, который обязан опубликовать отчет президента Жюри.

5.8. ВОЗВРАТ ВЗНОСА (GS 5.4.3, 5.5.4)

- 5.8.1 Обычно взнос возвращается только в случае, если протест принят или отозван ранее его заслушивания на заседании Жюри.
- 5.8.2 Все невозвращенные взносы, полученные с протестами, жюри должно передать в течение 28 дней после окончания мероприятия организаторам мероприятия.

5.9. УТВЕРЖДЕНИЕ ЖЮРИ РЕЗУЛЬТАТОВ И НАГРАЖДЕНИЕ (GS 3.16.1)

- 5.9.1 Результаты соревнований должны считаться окончательными только после того, как Жюри рассмотрит все протесты и выполнит все свои функции. Окончательные результаты соревнований должны быть опубликованы до начала церемонии награждения.
- 5.9.2 ЖЮРИ ДОЛЖНО ПРОВЕРИТЬ И ПОДПИСАТЬ ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ ОБЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРЕД ТЕМ КАК ОНИ БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ.

5.10. ОФИЦИАЛЬНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ

- 5.10.1 Директор соревнований на общем брифинге объявляет место, где расположена Официальная Доска Объявлений. Она должна быть обозначена как «ОФИЦИАЛЬНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ», и является местом, где публикуются все результаты, очки, ответы на жалобы и протесты, а также другая официальная информация, имеющая прямое отношение к мероприятию. Вся официальная информация должна быть подписана с указанием даты и времени.
- 5.10.2 В случае использования Электронной Доски Объявлений информация о ней будет дана на Генеральном Брифинге. В случае разногласий между Официальной и Электронной Досками, или при затруднениях с Интернетом Официальная Доска главенствует.

ГЛАВА 6 – НАБЛЮДАТЕЛИ И GPS ЛОГГЕРЫ

6.1. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования будут проводиться так как определено в Разделе II. Правила 6.2 – 6.8 применяются только в соревнованиях с Наблюдателями.

6.2. НАБЛЮДАТЕЛИ

Наблюдатель – это официальное лицо соревнований, ответственное перед Главным Наблюдателем. В его обязанности входит, в первую очередь, беспристрастная запись деталей местоположения, времени, расстояния, и т.д., достигнутых при выполнении задания. Он также обязан докладывать о любом очевидном нарушении правил или Воздушного законодательства и о любых случаях некорректного поведения по отношению к землевладельцам или публике со стороны любого Пилота или члена команды.

6.3. НАЗНАЧЕНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЯ

На брифинге по заданию каждому пилоту назначается Наблюдатель. Наблюдатель не должен назначаться более одного раза к одному и тому же Пилоту. На Всемирных Авиационных Играх, Мировом и Европейском чемпионатах наблюдатель не должен представлять ту же страну, что участник.

6.4. ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ НАБЛЮДАТЕЛЕМ

- 6.4.1 Наблюдатель не может помогать Пилоту советами. Ему не следует акцентировать, объяснять или интерпретировать правила Пилоту.
- 6.3.2 Он не может оперировать с маркером или любым средством управления аэростатом во время выполнения задания.
- 6.4.3 Если он желает, и если его просит Пилот, он может помочь в переноске и наполнении аэростата, а во время полета – оказать помощь при посадке согласно указаниям Пилота.

6.5. ПРОСЬБА О ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ ИНФОРМАЦИИ

Если Пилот просит Наблюдателя записать или засвидетельствовать какую-либо информацию во время выполнения задания, Наблюдатель обязан это сделать.

6.6. НАБЛЮДАТЕЛЬ ПРИ СОПРОВОЖДЕНИИ АЭРОСТАТА

- 6.6.1 Если Наблюдатель не летит с Пилотом, он занимает место у окна автомобиля подбора, и команда должна сделать все возможное, чтобы обеспечить ему визуальный контакт с аэростатом до тех пор, пока не будет сброшен последний маркер. Наблюдатель не должен управлять автомобилем подбора. Он может помочь в чтении карты во время подбора, если его попросят об этом члены команды, но на полную их ответственность.
- 6.6.2 Обязанностью Пилота и команды является доставить Наблюдателя к месту взлета и, после замера результатов и подбора аэростата, вернуть его как можно быстрее в Центр Соревнований.
- 6.6.3 Для мероприятий с Наблюдателями в обязанности команды входит помощь Наблюдателю в поисках маркера. Наблюдатель не может быть оставлен наедине при поиске маркера.

6.7. ФОТОГРАФИРОВАНИЕ

Наблюдатель может не брать на борт фотоаппарат или заниматься фотографированием во время полета, за исключением случаев, когда он получил на это разрешение Пилота, или этого требуют его обязанности.

6.8. ОТЧЕТ НАБЛЮДАТЕЛЯ

Пилот должен прочитать и подписать отчет Наблюдателя после завершения полета. Если пилот не согласен с какой-либо информацией в отчете, он должен отметить это при подписании отчета.

6.9. GPS ЛОГГЕРЫ

GPS логгер – это прибор, который записывает траекторию полета аэростата. Записываемые точки траектории определяют положение (долготу, широту), высоту (GPS или барометрическую) и отметку времени. В дополнение, в качестве логгеров (в зависимости от их типа) могут использоваться устройства, позволяющие участнику вводить данные. В соревнованиях GPS-логгеры могут быть использованы как регистрирующий прибор для контроля за соблюдением правил, для постановки задач и для определения очков и результатов. Пилоты должны придерживаться инструкции обращения с логгерами.

6.10. ОБРАЩЕНИЕ С ЛОГГЕРАМИ

- 6.10.1 Логгер, полностью подготовленный к работе и выключенный, будет вручаться Пилоту во время брифинга вместе с маркерами. Дополнительные правила обращения с логгерами даны в Разделе II.
- 6.10.2 Пилот после брифинга должен взять с собой логгер и перед взлетом, предварительно включив логгер, закрепить его на оболочке своего аэростата в определенном месте.
- 6.10.3 После приземления, Пилот должен отсоединить логгер, выключить его и вернуть в центр соревнований.
- 6.10.4 Пилоту не разрешается открывать логгер или каким-либо образом воздействовать на него, кроме случаев, специально оговоренных директором.

6.11. ОТЧЕТ ПО ПОЛЕТУ (FRF) (на соревнованиях без наблюдателей)

- 6.11.1 Отчет по полету (FRF) указывающий место и время взлета и посадки, предварительные результаты, информацию о землевладельцах и другую важную информацию должно быть заполнено участником и подписано им.
- 6.11.2 Участник должен вернуть назначенному официальному лицу:
 - отчет по полету
 - логгер
 - любой не использованный маркер.

Необоснованное промедление вернуть вышеупомянутые объекты может быть оштрафовано 10 очков за полную или неполную минуту опоздания. Штрафное время начинается через 1 час после окончания ПЕРИОДА ПОИСКА (12.14).

6.12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Пилот несет ответственность за любое повреждение логгера или его потерю, начиная с момента его получения и заканчивая возвращением.

6.13. ОТКАЗ ЛОГГЕРА

- 6.13.1 В случае, если запись трека официальным логгером окажется непригодной, официальные лица могут попросить Пилота предоставить его GPS для восстановления утерянной информации о траектории его полета.
- 6.13.2 В случае, если ни официальная запись трека, ни GPS участника не содержат необходимой для установления результата информации, участник не получит результата по точкам трека. Таким образом, в интересах участника иметь у себя GPS, записывающий информацию о траектории полёта, применимую для подсчета результата (фиксирующую местоположение, высоту и время), настроенный так же (интервал и т.п.), как и официальный логгер.

6.13.3 Электронный маркер, записанный на GPS-оборудование участника, будет принят только в случае проверки оборудования Участника до полёта или согласно соответствующего параграфа в Разделе II. В ином случае результат участника будет определён по ближайшему электронному маркеру, физической отметке или положению посадки, что из перечисленного лучше. Результат по точкам трека подсчитываться не будет.

ГЛАВА 7 – КАРТЫ

7.1. РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ

Под районом соревнований понимается район, обозначенный границами на официальной карте соревнований и опубликованный при открытии мероприятия. Задания не устанавливаются и результаты не измеряются вне этого района.

7.2. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ

Директор соревнований может определить отдельные участки района соревнований или воздушного пространства над ним, как находящиеся вне границ района соревнований. Взлет и зачетная посадка в зоне вне района соревнований запрещены и Пилоты не получают результата в соответствующих заданиях. Декларирование цели в зонах, определенных как находящиеся вне района соревнований, не разрешается. Пилоты не могут получить зачётную отметку, зачётную точку трека или результат в зоне или в пространстве «вне района соревнований».

7.3. ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ (ЗЗ) (PZ's)

7.3.1 Директор может определить участки воздушного или наземного пространства как запретные для соревновательных целей. Отметка маркера или точка трека в пределах красной, желтой и голубой запретных зон, считаются действительными, если только эти зоны не определены как находящиеся вне района соревнований.

Границы этих зон, включая ограничение воздушного пространства по высоте в метрах (футах) над уровнем моря (MSL) должны быть письменно опубликованы для каждой запретной зоны.

7.3.2 Круглые запретные зоны определяются координатами центра и радиусом в метрах. Запретные зоны с естественными границами должны быть отмечены на копиях Карты соревнований, вручаемых каждому Пилоту.

7.3.3 Существует три разновидности запретных зон: Красная, Желтая и Голубая.

7.3.4 **КРАСНАЯ ЗЗ** – ограничивает использование воздушного пространства и должна включать ограничение по высоте, НИЖЕ которого Пилот не должен летать. Наземные манипуляции аэростатом в ней запрещены.

7.3.5 **ЖЕЛТАЯ ЗЗ** – ограничивает территории, где не разрешаются взлеты, посадки и иные наземные манипуляции аэростатом.

7.3.6 **ГОЛУБАЯ ЗЗ** – ограничивает использование воздушного пространства и включает нижнее ограничение по высоте, ВЫШЕ которого Пилот не должен летать.

7.4. ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ

На каждом брифинге по заданию объявляются действующие или не действующие запретные зоны для соревновательных целей в данном полёте. Это никак не влияет на их рабочую активность или статус для других авиационных целей.

7.5. НАРУШЕНИЕ ЗАПРЕТНОЙ ЗОНЫ

Пилот, нарушивший действующую запретную зону, будет наказан штрафом до 1000 очков, в зависимости от серьёзности нарушения.

7.6. КАРТЫ

Пилот обязан иметь в корзине карту соревнований. Все объявленные запретные зоны, независимо от того, действуют ли они в данном задании, и все зоны, находящиеся вне границ района соревнований, должны быть ясно и точно отмечены на этих картах. Пилот также должен иметь карту аэронавигационных ограничений, если эти ограничения не нанесены на карте соревнований. Пилот, нарушивший это правило, наказывается штрафом до 250 очков по соревнованию.

7.7. ЗЕМЛЯ СЧИТАЕТСЯ ПЛОСКОЙ

При подсчете результатов земля считается плоской. Вычисления, сделанные по карте соревнований, считаются точными.

7.8. КООРДИНАТЫ КАРТЫ

Для обозначения точки на карте соревнований должны использоваться восьмизначные координаты, как оговорено в Разделе II. При декларировании целей из предварительно определенного списка, предоставленного Директором, можно использовать их трехзначный номер. Штраф за неоговоренный, но однозначный формат декларации координат – 100 очков по заданию.

7.9. НАПРАВЛЕНИЕ В ГРАДУСАХ

Направления выражаются в градусах по отношению к линиям координатной сетки карты соревнований, если не указано иное.

ГЛАВА 8 – ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ И БРИФИНГИ

8.1. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования состоят из серии заданий. Количество и частота полётных заданий и сменяющих их периодов отдыха определяется Директором. На первом брифинге по заданию, за день перед запланированным заключительным полетным днем, Директор должен огласить оставшуюся лётную программу.

8.2. ЗАЧЁТНОЕ ЗАДАНИЕ (S1 5.9.1)

- 8.2.1. Зачётное задание соревнований – это задание, в котором всем Пилотам будет дана равная возможность совершить зачётный старт, если они не отказались от выполнения задания или не были дисквалифицированы.
- 8.2.2. Директор имеет право отменить задание (задания) из соображений безопасности в любой момент до опубликования результатов по полету.

8.3. ВЫБОР ЗАДАНИЙ

Директор должен выбирать задания из тех, что описаны в главе 15. Некоторые задания могут устанавливаться несколько раз, другие могут не устанавливаться вовсе.

8.4. ПОЛЕТ С НЕСКОЛЬКИМИ ЗАДАНИЯМИ

- 8.4.1. Директор может установить более одного задания для выполнения в одном полете. Очки за задания будут подсчитываться отдельно, максимальное количество – 1000 очков по заданию до начисления штрафов. Следует комбинировать задания таким образом, чтобы способствовать возможности выиграть каждое задание независимо друг от друга.
- 8.4.2. Задания в полёте с несколькими заданиями должны выполняться в порядке, указанном в информации по заданию, если не оговорено иное. Штраф за нарушение порядка – до 1000 очков по каждому заданию.
- 8.4.3. При использовании маркеров сброс маркера(маркеров) по заданию обозначает окончание выполнения этого задания и начало выполнения следующего.
- 8.4.4. Пилоты, не достигшие Зоны измерения маркера (ММА), или решившие не сбрасывать маркер(ы), или если результаты по заданию измеряются по точкам трека, считаются выполняющими следующее задание, если они пересекли географическую (границу зоны, линию координатной сетки, линию на карте и т.п.) или временную границу следующего задания.
- 8.4.5. Если электронная отметка используется для определения точки перехода от одного задания к другому, тогда её применение обязательно, как указано в Разделе II и/или на Генеральном Брифинге.
- 8.4.6. Штрафы, относящиеся к взлетам, обычно применяются к первому заданию. Штрафы, относящиеся к посадке, обычно применяются к последнему заданию. Другие штрафы применяются к заданию, в котором произошло нарушение. Если же определить это затруднительно, то штрафы распределяются поровну на более чем одно, или на все задания.
- 8.4.7. Минимальное расстояние от точки взлета до цели или мишени относится также ко всем другим целям или мишеням, установленным директором в данном полёте.
- 8.4.8. Порядок сброса маркеров. За исключением случаев использования точек трека, в информации по заданию должен быть указан цвет маркера(ов) для каждого задания. Если это не влечет за собой соревновательных преимуществ, штраф за сброс маркера другого цвета – 25 очков по заданию. Если Пилот сбросил больше маркеров, чем разрешено в задании, результат будет оцениваться по точке трека.

8.5. ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ (GS 3.9.1 part)

- 8.5.1 Правила соревнований данного мероприятия не должны противоречить Спортивному Кодексу.
- 8.5.2 Правила по выполнению заданий Главы 15 определяются как изменяемые правила, изменения в них могут быть сделаны без санкции.
- 8.5.3 Изменения в правилах выполнения заданий должны быть доведены индивидуально до сведения каждого Пилота в письменном виде.

8.6. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БРИФИНГ (S1, An3, 6)

Генеральный брифинг по правилам, положениям и главным вопросам Соревнований должен быть проведен перед началом мероприятия. Присутствие на общем брифинге обязательно для всех Пилотов, Наблюдателей и других официальных лиц. Официальный список Пилотов, составленный по результатам переключки на Генеральном брифинге, должен быть опубликован, по возможности, безотлагательно после общего брифинга, но до первого брифинга по заданию. При наличии уважительных причин опоздания Директор, после обсуждения с Жюри, может принять позднюю заявку на участие в соревнованиях, но обязательно до публикации первых результатов.

8.7. БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ

- 8.7.1 Брифинги по заданиям проводятся Директором во время, указанное на Официальной Доске Объявлений. На брифингах дается устно, в письменной форме или путём размещения информационных сообщений следующая информация:
 - a. метеорологическая информация;
 - b. информация по воздушному движению и безопасности (при необходимости);
 - c. информация по заданию.
- 8.7.2 В случае предоставления информации в письменном виде следует дать Пилотам достаточно времени на ее изучение, прежде, чем брифинг будет продолжен (как описано в РПС).

8.8. ИНФОРМАЦИЯ ПО ЗАДАНИЮ

- 8.8.1 На брифингах по заданию до Пилотов должна быть доведена информация по заданию, преимущественно в письменном виде. Она должна содержать полётные данные, относящиеся ко всем заданиям, а также данные по каждому отдельному заданию.
- 8.8.2 Полётные данные:
 - a. дата;
 - b. официальный заход/восход солнца;
 - c. действующие запретные зоны;
 - d. район старта;
 - e. стартовый период;
 - f. предварительное время и место проведения следующего брифинга;
 - g. полет соло (если назначен);
 - h. период поиска маркера.
 - i. QNH (если необходимо для подсчета по логгерам)
- 8.8.3 Данные по отдельному заданию:
 - a. цвет маркера(ов);
 - b. порядок выполнения заданий/сброса маркеров;
 - c. способ сброса (если предписан гравитационный сброс);
 - d. Зона Измерения Маркера (ММА)
 - e. зачетный период, зачетная зона и/или зачетное воздушное пространство (если установлены);
 - f. данные по заданию согласно правилам выполнения задания.

8.9. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ БРИФИНГ

При необходимости объявить Пилотам в зоне общего старта дополнительную или исправленную информацию, на сигнальном пункте поднимается розовый флаг. Пилоту следует явиться к сигнальному пункту лично или прислать ответственного члена экипажа. Информация дается устно, но может быть представлена и в письменном виде. Предполагается, что все Пилоты уделят должное внимание объявленной информации. Информация может быть также доведена до каждого Пилота в виде письменного извещения, с подтверждением получения подписью Пилота или члена команды.

8.10. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В ЗАДАНИИ

Пилот считается заявившимся на выполнение задания, если он назвал свою фамилию или номер на переключке во время брифинга по заданию. Могут также применяться другие способы определения присутствия пилота на брифинге.

8.11. ОПОЗДАНИЕ НА БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ

- 8.11.1 Пилот может сделать заявку на участие в задании с опозданием у сигнального пункта, при этом, если заявка делается менее чем за 5 мин. до начала стартового периода, он наказывается штрафом в 50 очков по заданию, если позже – 100 штрафных очков по заданию. При этом официальные лица не будут проводить персональный брифинг, за исключением предоставления информации по воздушному движению, безопасности и запретным зонам.
- 8.11.2 В заданиях, где Пилоты сами выбирают место старта, опоздавшие заявки должны подаваться в Центре Соревнований.

8.12. ОФИЦИАЛЬНОЕ ВРЕМЯ

Официальное время – это время GPS, с поправкой на местное время.

ГЛАВА 9 – ПРОЦЕДУРЫ ВЗЛЕТА

9.1. ОБЩИЙ РАЙОН СТАРТА

- 9.1.1 Одна или более зон, определенных организаторами и используемых, когда по заданию требуется, чтобы все Пилоты взлетали с общего района старта. Пилот, стартовавший с территории, расположенной вне установленного района старта (CLA), не получает результата по всем заданиям в этом полете.
- 9.1.2 Общая Точка Взлета (CLP) – это точка в районе старта или рядом с ней, физически обозначенная на земле перед началом Соревнований. От этой точки измеряются все углы и расстояния независимо от конкретных точек взлета отдельных аэростатов.

9.2. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СТАРТОВЫЕ ПЛОЩАДКИ

- 9.2.1 Индивидуальные стартовые площадки выбираются Пилотами. Граница индивидуальной стартовой площадки – окружность радиусом 100 м от позиции корзины во время начала горячего наполнения.
- 9.2.2 Пилот обязательно должен получить разрешение землевладельца или лиц, занимающих данную территорию, прежде чем въезжать или взлетать с участка, который огорожен, или культивируется, или явно находится в частном владении, или используется в сельскохозяйственных целях. Штраф за нарушение – до 250 очков по заданию.
- 9.2.3 В заданиях, где Пилоты сами выбирают места взлета, Индивидуальная Точка Взлета – это место нахождения корзины во время взлёта.
- 9.2.4 В заданиях, где разрешено несколько взлетов, в случае если оболочка не погашена, место посадки прерванного полета считается местом старта и Индивидуальной Точкой Взлета для следующего взлета.
- 9.2.5 Индивидуальные стартовые площадки не должны находиться вне района соревнований. Штраф – отсутствие результата по первому заданию соответствующего полета.
- 9.2.6 Аэростат, наполненный в пределах индивидуальной стартовой площадки, не должен взлетать вне этой площадки. Для взлета за пределами ILP оболочка должна быть погашена и аэростат перевезен для наполнения на новой стартовой площадке. Штраф – отсутствие результата по первому заданию соответствующего полета.

9.3. СТАРТОВЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

- 9.3.1 Руководитель старта может определить для каждого Пилота место для подготовки и наполнения аэростата. Он имеет право руководить действиями экипажей всех аэростатов и передвижением транспорта в районе общего старта. Штраф за нарушение его указаний – до 200 очков по заданию
- 9.3.2 В районе общего старта все наполняемые аэростаты должны привязываться. Это рекомендуется делать и при стартах с индивидуальных стартовых площадок.

9.4. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

- 9.4.1 Во время стартового периода в общем районе старта должно находиться не более одного транспортного средства на один аэростат. Штраф – 100 очков по заданию.
- 9.4.2 На территории общего района старта автомобили должны передвигаться на соответствующим образом пониженной скорости. Офицер по безопасности и руководители старта могут удалить с территории общего района старта любое транспортное средство, управляемое не должным образом.
- 9.4.3 Ни одно транспортное средство не должно въезжать в район общего старта после того, как был поднят желтый предупреждающий флаг, за исключением тех случаев, когда было получено разрешение от Руководителя старта. Штраф – 100 очков по заданию.

9.5. НАПОЛНЕНИЕ ОБОЛОЧКИ ХОЛОДНЫМ ВОЗДУХОМ

На территории района общего старта до получения разрешения на горячее наполнение не должно производиться наполнение горячим воздухом, не должны использоваться вентиляторы и никакая часть оболочки не должна подниматься выше двух метров над землей. Можно быстро проверить горелки и подать холодный воздух в оболочку для ее осмотра и проверки. Вентиляторы можно проверять или применять до начала стартового периода, пока не будет поднят флаг любого цвета. Это правило не применяется в случае индивидуальной точки старта (ILP).

9.6. СИГНАЛЬНЫЙ ПУНКТ

Одна или более точек в пределах района старта, откуда подаются сигналы флагами, где принимаются декларации Пилотов по заданиям, заявки, подаваемые с опозданием, и проводятся дополнительные брифинги. Пилоты несут ответственность за наблюдение за сигнальным пунктом. Отсутствие видимости сигнального пункта для Пилота не является основанием для жалобы.

9.7. СТАРТОВЫЕ СИГНАЛЫ

9.7.1 Размещенные на сигнальном пункте флаги имеют следующее значение:

КРАСНЫЙ	Взлет запрещен. Все предыдущие разрешения на взлет отменяются.
ЗЕЛЕНый	Разрешение всем аэростатам начать наполнение горячим воздухом.
ГОЛУБОЙ	Разрешение «голубой» волне (аэростаты с нечетными номерами) начать наполнение горячим воздухом.
БЕЛый	Разрешение «белой» волне (аэростаты с четными номерами) начать наполнение горячим воздухом.
ЖЕЛТый	Пятиминутная готовность.
РОЗОВый	Дополнительный брифинг или изменения информации, объявленной на брифинге по заданию.
ЧЕРНый	Задание отменяется.
ФИОЛЕТОВый	Резервный: значение объявляется на брифинге по заданию.

9.7.2 Для привлечения внимания к изменению сигнала флага может подаваться звуковой сигнал.

9.8. ОБЪЯВЛЕНИЕ ПО РАДИО

За исключением случаев, когда на полётном брифинге Директор объявил, что будет использоваться система громкой связи, информация, передаваемая по системе громкой связи (вещания) не влияет на цели соревнования.

9.9. СТАРТОВЫЙ ПЕРИОД

Никто из Пилотов не должен взлетать до начала или после окончания стартового периода. Любой взлет, произведенный вне стартового периода, за исключением случая, предусмотренного п.9.12, будет подвергаться штрафу в 100 очков по заданию за каждую полную или неполную минуту опоздания или опережения. За 5 мин или более до окончания стартового периода поднимается желтый предупреждающий флаг.

9.10. ПОМЕХИ ДРУГИМ АЭРОСТАТАМ

Если полностью наполненный аэростат Пилота создает помехи другому аэростату, он может быть перемещен в другое место в пределах общего района старта (CLA).

9.11. ВРЕМЯ, ДОСТАТОЧНОЕ ДЛЯ СТАРТА

Предполагается, что Пилот, получивший разрешение на наполнение горячим воздухом за 20 и более минут до конца стартового периода, располагает достаточным временем для старта, даже если стартовый период был по какой-либо причине сокращен.

9.12. ПРОДЛЕНИЕ СТАРТОВОГО ПЕРИОДА

Пилот может запросить продления времени для старта у Руководителя старта. Руководитель старта может продлить для Пилота время стартового периода, если будет уверен, что старт этого Пилота был задержан действиями официальных лиц или других Пилотов, или по другим причинам, от него не зависящим (за исключением отказа оборудования).

9.13. ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЗЛЕТА

Допускается введение очередности на наполнение, которая должна меняться от одного задания к другому. Пилоты могут начинать горячее наполнение в соответствии с сигналами флагов или по индивидуальному разрешению Руководителя старта.

9.14. РУКОВОДИТЕЛИ СТАРТА

- 9.14.1 Руководители старта – это официальные лица, назначенные Директором для управления всеми аэростатами и транспортными средствами в районе старта и для помощи при старте аэростатов с общих районов старта (CLA).
- 9.14.2 Директор может объявить использование руководителей старта обязательным для всех пилотов или по желанию.

9.15. ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПРИМЕНЕНИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА

- 9.15.1 Когда Пилот готов к взлету и имеет положительную подъемную силу, он сообщает об этом Руководителю старта взмахами белого флага. Когда Руководитель старта зафиксировал сигнал готовности, Пилоту следует оставить флаг на краю корзины и ждать дальнейших указаний, сохраняя свою готовность к взлету. Руководитель старта дает разрешение на взлет, насколько это возможно, в порядке получения сигнала готовности. Пилоты сами должны обеспечить себя белым флагом размером примерно 50 x 50 см.
- 9.15.2 Чтобы избежать перегрузки при взлете, продление времени старта не гарантируется пилотам, которые подают сигнал белым флагом в последние 10 мин. до окончания стартового периода.
- 9.15.3 Руководитель старта дает каждому Пилоту разрешение на взлет, используя нижеприведенные сигналы. Пилот затем может взлетать, соблюдая при этом инструкции руководителя старта.

				
Я вижу твой белый флаг.	Оставайся на земле, следуй указаниям моей правой руки	Я собираюсь разрешить взлет	Взлет разрешаю	Отменяю все предыдущие указания. Жди

- 9.15.4 Разрешение на взлет ни в коей мере не освобождает Пилота от ответственности за обеспечение безопасности при взлете, в том числе за выбор скорости подъема, исключая возможность столкновения с препятствиями или другими аэростатами и сохранением безопасности в полете. Пилот, стартовавший без разрешения либо из-за потери управления аэростатом, либо по любой другой причине, может быть оштрафован до 500 очков по соревнованию.
- 9.15.5 Если аэростат не взлетел в течение 30 сек после получения разрешения, это разрешение может быть аннулировано руководителем старта.

9.16. ПРОЦЕДУРЫ, КОГДА РУКОВОДИТЕЛИ СТАРТА НЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ

Когда пилот полностью готов к взлету, он должен поручить опытному члену своей команды сообщить ему, когда воздушное пространство над аэростатом и с наветренной стороны будет свободно для взлета. Пилот может также попросить свободного руководителя старта, чтобы тот сообщил ему, когда можно взлетать.

9.17. ПОТЕРЯ УПРАВЛЕНИЯ АЭРОСТАТОМ

Пилот, потерявший контроль над управлением своего аэростата, должен немедленно погасить оболочку или предпринять действия, соответствующие ситуации.

9.18. ВЗЛЁТ (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6)

Место и/или время, когда все части аэростата или члены его экипажа прекращают контакт или связь с поверхностью земли или воды.

9.19. ЗАЧЕТНЫЙ ВЗЛЁТ

Аэростат считается взлетевшим и выполняющим задание(я), если достигнута отметка маркера либо он пересек границы любой взлетной зоны.

9.20. ПРЕРВАНЫЙ ВЗЛЁТ

9.20.1 Пилот может прервать взлёт из соображений безопасности, но должен при этом избегать создания помех другим аэростатам. Он может предпринять новые попытки взлёта в течение Стартового периода.

9.20.2 В районе общего старта Пилот должен наполнять аэростат в первоначально отведенном ему месте, за исключением случаев, когда им получено иное разрешение руководителя старта. В случае прерванной процедуры взлёта Пилот должен заново получать разрешение на взлёт.

9.21. ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА СТАРТА

Пилот должен пересечь пределы района старта или подняться на высоту более 150 м над уровнем земли в течение трех минут после первого отрыва корзины от земли, безотносительно к тому, окончился стартовый период или нет. Пилот не должен возвращаться в район старта на высоте ниже 150 м до окончания стартового периода, или до того момента, пока не взлетят все аэростаты, в зависимости от того, что произойдёт раньше.

ГЛАВА 10 – ПРАВИЛА ПОЛЕТА

10.1. СТОЛКНОВЕНИЯ В ПОЛЕТЕ

- 10.1.1 Если два аэростата сближаются в полете, оба Пилота несут ответственность за предотвращение возможного их столкновения. Пилот верхнего аэростата должен освободить путь и при необходимости подняться, чтобы избежать столкновения.
- 10.1.2 Пилот не должен сообщать или поддерживать вертикальную скорость своего аэростата, превышающую 1,5 м/с (300 фт/мин), за исключением ситуации, когда он уверен, что на его пути нет других аэростатов.
- 10.1.3 Пилоты, допустившие столкновение в воздухе, наказываются штрафом до 1000 очков по соревнованию. Повторное нарушение наказывается штрафом не менее 1000 очков по соревнованию, при этом Пилот может быть отстранен от следующего полета (полетов).
- 10.1.4 Касание оболочек при полете, близком к горизонтальному, как правило, не наказывается.
- 10.1.5 В случае, если Пилот, пострадавший в результате столкновения, не может выполнять следующие после столкновения задания, Директор может начислить ему некоторое количество очков по пропущенным заданиям этого полета (СОН).

10.2. БЕЗОТВЕТСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ

Безответственное управление аэростатом, т.е. любые действия Пилота, сопряженные с неоправданным риском для других аэростатов или для людей на земле, не обязательно приведшее к столкновению, будет наказываться вплоть до дисквалификации (GS 5.3).

10.3. ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА ЦЕЛИ/МИШЕНИ

Пилот, сбросивший свой маркер, должен по возможности быстрее освободить зону цели/мишени.

10.4. СБРАСЫВАЕМЫЕ ПРЕДМЕТЫ

Никакие предметы не должны сбрасываться с аэростата, за исключением официальных маркеров, небольших кусочков бумаги или подобных легких материалов, используемых для навигационных целей.

10.5. ПОВЕДЕНИЕ

Во время полёта Пилоты должны надлежащим образом принимать во внимание находящихся на земле людей и домашних животных, и поддерживать доброжелательные отношения с землевладельцами, придерживаясь установленных норм поведения. Некорректное поведение Пилотов или членов команды, создание опасности для людей на земле во время полета могут быть наказаны штрафом до 1000 очков по соревнованию.

10.6. ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ

Аэростаты не должны приближаться ближе, чем указано в Разделе II, к домашним животным или фермам, содержащим животных. Пилот и члены его команды не должны наносить ущерба посевам, если только у них не имеется разрешение землевладельца или лица, ответственного за посевы. Штраф: до 1000 очков по соревнованию.

10.7. ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЕЦ

В данных правилах термин «Землевладелец» означает лицо, ответственное за посевы или животных на земле, не обязательно юридического владельца данной земли.

10.8. СТОЛКНОВЕНИЯ

Пилот, аэростат которого столкнулся с линией электропередачи, телефонными проводами или их опорами в любое время от момента наполнения оболочки до окончательной посадки, будет наказан штрафом до 500 очков по соревнованиям. Столкновение может сопровождаться дополнительным штрафом согласно правилу небезопасного управления аэростатом (10.2).

10.9. ЛИЦА НА БОРТУ АЭРОСТАТА

10.9.1 Пилоту разрешается иметь на борту членов экипажа, и они могут выполнять любые обязанности, которые он хочет им поручить, за исключением обязанности пилота-командира.

10.9.2 Общее число лиц на борту (включая пилота) не должно превышать трёх.

10.9.3 От Пилота могут потребовать выполнения полета «соло», как это указано в данных по заданию. Штраф – Пилот не получает результата.

10.10. НАЗЕМНАЯ КОМАНДА

Каждый Пилот должен обеспечить себе команду, достаточную для работы с его аэростатом и транспортным средством. Он должен также проследить, чтобы все, кто привлекается к работе с его аэростатом, были проинструктированы по технике безопасности.

10.11. ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Автомобилей во время подбора должны передвигаться с соблюдением требований безопасности и подчиняться местным правилам дорожного движения. Штраф за нарушение – до 500 очков по соревнованию.

10.12. ВЫСАДКА ИЗ КОРЗИНЫ

Никто не должен садиться в корзину или покидать ее в период между взлетом и окончательной посадкой.

10.13. ПОМОЩЬ

Во время полета запрещено использование удерживающих фалов или иной подобной помощи от лиц, находящихся на земле.

10.14. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Нарушение Воздушного законодательства, которое не влечет за собой нарушения правил Соревнований и не обеспечивает преимущества в соревнованиях, не будет штрафовать Директором, за исключением случаев повреждений, нарушений общественного порядка или обоснованной жалобы от лиц, не связанных с Соревнованиями.

10.15. ПРОЦЕДУРА ОТБОЯ («ВСЕМ НА ЗЕМЛЮ!»)

Организаторы могут ввести процедуру отбоя. Эта процедура должна быть определена в разделе Детали Соревнований.

ГЛАВА 11 – ПОСАДКИ

11.1. ПОСАДКИ

Пилот может приземлиться по своему желанию, когда он выполнил все задания полета.

11.2. ПОСАДКА ПО ЖЕЛАНИЮ

- 11.2.1 Когда Пилот совершает посадку по желанию, точкой приземления является место окончательной остановки корзины после приземления.
- 11.2.2 Если иного не указано в информации по заданию, приземление по желанию не разрешается в пределах Зоны измерения маркера (ММА), где расположены цель/мишень, а если ММА не установлена, в пределах 200 м. от любой цели/мишени, установленной Директором или выбранной участником или физической отметки участника (штрафы – см. дистанционные нарушения).

11.3. ЗАЧЕТНАЯ ПОСАДКА

- 11.3.1 В заданиях, где от Пилота требовалось сделать физическую отметку, но он не сделал этого, его посадка считается зачетной. Зачетным положением при такой посадке является финальное положение корзины. При этом учитываются объявленные зачетные периоды и время поиска.
- 11.3.2 Во время посадки не допускается помощь со стороны лиц, находящихся на земле. Никто из членов команды не должен покидать корзины прежде, чем корзина достигнет своего окончательного положения.
- 11.3.3 Любой оставшийся неиспользованным маркер должен быть передан официальному лицу при первой же возможности.
- 11.3.4 Если иного не указано в информации по заданию, зачетная посадка не разрешается ближе, чем в 200 м от любой цели/мишени, установленной Директором или выбранной участником или в пределах ММА (штрафы – см. дистанционные нарушения).

11.4. КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 1-го РОДА

После прохождения границ взлетной зоны никакая часть аэростата или чего-либо, закрепленного на нем, не должны касаться земли, водной поверхности, или чего-нибудь, находящегося на земле, пока не будет закончено выполнение последнего задания. Штраф – 100 очков по заданию за каждое легкое касание или 200 очков – за грубое. Касание считается грубым, если в результате его наблюдается изменение движения корзины или оболочки.

11.5. КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 2-го РОДА

Ничто, прикрепленное к аэростату или корзине (кроме конца маркера), не должно касаться земли, водной поверхности, или чего-нибудь, находящегося на земле, ближе 200 м от любой цели или мишени, установленной Директором или выбранной Пилотом. Штраф за нарушение данного правила – 250 очков по заданию за каждое легкое касание или 500 очков за грубое. Касание считается грубым, если в результате его наблюдается изменение движения корзины или оболочки. Примечание: Пилоты не могут быть подвергнуты штрафу за касание земли одновременно по обоим пунктам 11.4 и 11.5.

11.6. РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОДБОР

Пилот должен получить разрешение землевладельца или ответственного лица, прежде чем въезжать на участок земли, который огорожен, обрабатывается, явно находится в частном владении или используется в сельскохозяйственных целях. Штраф: до 250 очков по заданию.

ГЛАВА 12 – ЦЕЛИ, МАРКЕРЫ, ТОЧКИ ТРАЕКТОРИИ

12.1 ЦЕЛЬ

- 12.1.1 Место, определенное координатами на карте соревнований, установленное Директором или выбранное Пилотом.
- 12.1.2 В случае, если ожидаемая Пилотом цель видоизменена или находится в стороне, заявленной считается ближайшая в пределах 100 м цель. Если же окажется, что цель не существует, и в радиусе 100 м нет другой цели, то в качестве цели используется точка с заявленными координатами. Эти же координаты будут использованы при вычислении/измерении результатов других заданий данного полета, связанных с рассматриваемой целью.
- 12.2.3 Директор может предоставить список заранее определенных целей. В списке цели пронумерованы трехзначными номерами, рядом приведены их координаты на карте.

12.2. ЦЕЛЬ, ВЫБРАННАЯ ПИЛОТОМ

- 12.2.1 Цель, выбранная Пилотом, должна быть, основываясь на данных, видимых на карте, легко достижима наземным транспортом и точно идентифицироваться для выполнения замеров. Если иного не предусмотрено в информации по заданию, целью является пересечение двух дорог.
- 12.2.2 Измерения должны быть произведены до центра пересечения дорог, определяемого как указано в разделе «Детали Соревнований». В случае, если место пересечения, указанное на карте, окажется пересечением в виде ступенчатого Т, то целью будет средняя точка между точками, найденными согласно указаний в разделе «Детали Соревнований».
- 12.2.3 Типы дорог, разрешенных к использованию в качестве целей, декларируемых пилотом, приведены в Разделе II.

12.3. ДЕКЛАРИРОВАНИЕ

- 12.3.1 Пилот должен определить свою цель координатами на карте. Он может добавить описательные детали, чтобы отличить свою цель от других возможных целей, расположенных вблизи указанных координат. При декларировании целей из предварительно определенного списка, предоставленного Директором, можно использовать их трехзначный номер.
- 12.3.2 В случае неопределенности, когда в радиусе 200 м от указанных координат находится более одной действительной цели, заявленной считается наименее выгодная цель. В случае, когда в радиусе 200 м от указанных Пилотом координат на карте нет действительной цели, Пилот не получает результата.
- 12.3.3 Декларация, нарушающая ограничения, оговоренные в Разделе II, считается недействительной, и Пилот не получает результата. В случае, если разрешено декларирование нескольких целей и одна или несколько из них являются недействительными, Пилот получает результат по ближайшей из декларированных действительных целей.
- 12.3.4 В заданиях, где Пилоту следует объявить свою цель (цели) или сделать иную декларацию согласно Листу Заданий, он обязан сделать это письменно и сдать свою декларацию в месте, указанном на брифинге по заданию, до окончания времени, отведенного на декларирование. При этом на декларации должны быть четко указаны его фамилия и/или номер. Если пилот задекларировал большее число целей, чем было разрешено, пилоту будет засчитан результат по наименее выгодной действительной цели.
- 12.3.5 Пилот, который хочет пересмотреть свою декларацию, может сдать следующую декларацию, в течение объявленного времени, при этом он должен четко указать время, чтобы ее можно было отличить от любой предыдущей его декларации(ий).

- 12.3.6 Хронометрист должен закрыть ящик для деклараций в момент окончания времени для деклараций и принимать опоздавшие декларации, отмечая на каждой из них время декларирования в минутах и секундах. Штраф за опоздание с подачей декларации – 100 очков по заданию за каждую минуту или часть минуты опоздания.
- 12.3.7 Если декларация должна быть сделана до взлёта (согл. 9.19), и Пилот не сделал этого, он не получает результата.

12.4. (Не используется)

12.5. МИШЕНЬ

Видимый крест (описанный в РПС), размещенный вблизи цели или в определенных координатах. Там, где разложена мишень, любые замеры выполняются от мишени, а не от цели. Пилот, достигший цели, где не оказалось ожидаемой мишени, должен использовать в качестве мишени точку с координатами цели.

12.6. МАРКЕР

Маркеры (изготовленные согласно требований РПС), предоставляемые организаторами, применяются для отметки на земле точки, используемой при подсчёте результатов. Пилоты несут ответственность за получение необходимых маркеров перед заданием. Маркеры не должны как-либо видоизменяться. Штраф за измененный или неофициальный маркер – до 250 очков по заданию.

12.7. (Не используется)

12.8. СБРОС МАРКЕРА

Маркер можно бросать рукой, если на брифинге по заданию не будет установлено требование гравитационного сброса маркеров.

12.9. ГРАВИТАЦИОННЫЙ СБРОС МАРКЕРА

При гравитационном сбросе маркера, никакого горизонтального по отношению к корзине движения не должно быть сообщено маркеру. Единственной силой, действующей на маркер, должна быть сила гравитации. Человек, бросающий маркер, должен держать развернутый маркер за ленту (за ее неутяжеленный конец) и отпустить ленту в момент сброса. Маркер должен падать с верхнего края корзины. Рука человека, удерживающего ленту маркера, должна находиться внутри корзины. Штраф за незначительные нарушения, не дающие спортивного преимущества: 50 очков по заданию. В противном случае к результату Пилота будет добавлено 50 м в наименее выгодном направлении. Если маркер был сброшен в зону измерения маркера (ММА) или в зачетную зону с нарушением, то результат будет засчитан и будет наложен штраф.

12.10. СВОБОДНЫЙ СБРОС МАРКЕРА

Маркер должен быть полностью развернут перед сбрасыванием. Никакие механизмы для приведения маркера в движение не должны применяться. Человек, бросающий маркер, должен стоять на полу корзины. Штраф за незначительные нарушения, не дающие спортивного преимущества – 50 очков по заданию. В противном случае к результату Пилота будет добавлено 50 м в наименее выгодном направлении.

12.11. ОТМЕТКА МАРКЕРА

- 12.11.1 Физическая отметка – место на земле, расположенное вертикально под утяжеленной частью маркера в том месте, где маркер остановился после падения из аэростата. Если маркер после падения был перемещен или исчез из виду (например, под водой), то таковым будет то место, где официальное лицо или Наблюдатель видели касание им земли/воды, при этом его положение будет определено с точностью, допускаемой имеющимися свидетельствами. Это относится и к случаю, когда маркер упал на оболочку другого аэростата.
- 12.11.2 Электронной отметкой считается точка трека, специально выделяемая для задач подсчёта. Технические детали и процедуры описаны в Разделе II. Если электронная отметка не найдена в записанном треке, или если не соблюдаются условия (подсчёта), определённые в листе заданий, пилот не получает результата в соответственном задании.

12.12. (Не используется)

12.13. ДЕЙСТВИЯ С МАРКЕРОМ

Никто, кроме официального лица, не должен трогать лежащий на земле маркер или влиять на его местоположение.

12.14. ПЕРИОД ПОИСКА МАРКЕРОВ

- 12.14.1 Пилотам отводится определенное время для поиска маркера(ов), отсчитываемое с момента фактического начала стартового периода.
- 12.14.2 Решение о том, что делать раньше: искать маркер или подобрать Пилота, принимают Пилот или его команда.

12.15. УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (для соревнований с логгеями)

- 12.15.1 Маркер, который был сброшен в ММА, считается утерянным, если он не был найден и не находился у официальных лиц в оговоренный временной промежуток. Участники могут интересоваться у официальных лиц на мишени, если у них есть подозрения, что маркер мог быть не найден. Участнику не дозволено искать маркеры в зоне измерений маркером без присутствия официальных лиц. Если маркер, что был сброшен или казался сброшенным в ММА сочтён утерянным, участник получает результат по точке трека, как если бы участник не попал в зону измерения маркером.
- 12.15.2 Если маркер ранее был замечен на земле официальным лицом предположительно в ММА, участнику засчитывается результат, основанный на свидетельствах официальных лиц вместе с показаниями логгера в наименее выгодной для участника интерпретации имеющихся доказательств.
- 12.15.3 Может быть потребовано чтобы участник оплатил повреждённый, не подлежащий дальнейшему использованию, утерянный или не возвращённый маркер. Участник обязан вернуть маркеры, сброшенные вне ММА.

12.16. УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (для соревнований с наблюдателями без логгеров)

- 12.16.1 Маркер считается утерянным, если он не найден и не находится у официальных лиц или назначенного Наблюдателя в течение оговоренного промежутка времени, за исключением случаев, когда Директор или его уполномоченный представитель могут продлить это время, при наличии достаточных причин полагать, что маркер может быть найден.
- 12.16.2 Если маркер ранее был замечен на земле официальным лицом или Наблюдателем, Пилоту засчитывается результат, основанный на наименее выгодной для него интерпретации имеющихся фактов в случае, если маркер был сброшен с высоты меньшей, чем указано в Разделе II. В противном случае зачетным положением является наиболее выгодное из положений ближайшего маркера или посадки.

12.17. ЗАЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

- 12.17.1 Зачетный период – это промежуток времени, в течение которого цель, мишень или зачетная зона считаются действующими. Зачетный период определяется Директором на брифинге по заданию для каждого задания.
- 12.17.2 Пилот получает результат только в том случае, если его маркер найден или был увиден падающим на землю официальными лицами, или Пилот совершил посадку в пределах отведенного времени (за исключением описанного в Правиле 15.9). В противном случае Пилот получит результат по точке трека.
- 12.17.3 Пилот, не достигший зачетной позиции в течение зачетного периода (если установлен) или в период поиска (если зачетный период не установлен) не получает результата.
- 12.17.4 При любых обстоятельствах зачет после официального захода солнца запрещен.

12.18. ЗАЧЕТНАЯ ЗОНА

- 12.18.1 Одна или более зон, объявленных Директором в информации по заданию, в которых может быть получена зачетная отметка. Если иначе не указано в информации по заданию, границей зачетной зоны является внутренний край твердой поверхности дороги или край дороги, посыпанный гравием, внутренний берег реки или по-другому обозначенная территория. Если любая часть утяжеленного конца маркера находится на границе зачетной зоны, положение маркера считается зачетным.
- 12.18.2 Пилот, не достигший зачетной позиции внутри зачетной зоны(зон), не получает результата.

12.19. ЗАЧЕТНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Воздушное пространство или пространства, определенные Директором в информации по заданию, в пределах которого может быть достигнута зачетная точка трека. Если другого не оговорено в информации по заданию, граница определяется координатными линиями. Высотные ограничения определяются высотой по GPS, записанной GPS логгером. Точка трека, находящаяся точно на границе зачетного пространства, будет считаться находящейся внутри него.

12.20. ЗОНА ИЗМЕРЕНИЯ МАРКЕРА (ММА)

- 12.20.1 Зона измерения маркера (ЗИМ) – это зона, определенная радиусом вокруг цели/мишени или четко определенная другим образом, в пределах которой можно получить результат при помощи маркеров.
- 12.20.2 Зона измерения маркера определяется для каждого задания, в котором используются маркеры.
- 12.20.3 Пилотам, не достигшим физической отметки маркера в пределах Зоны измерения маркера результат будет определен по точке трека или измерен их Наблюдателем в пределах, оговоренных в листе с информацией по заданию (в соревнованиях с наблюдателями).

12.21. ЗАЧЕТНАЯ ОТМЕТКА МАРКЕРА

- 12.21.1. Физическая отметка маркера считается зачетной, если она достигнута в пределах зачетной зоны или Зоны измерения маркера (ММА) в течение зачетного периода, если последний был установлен.
- 12.21.2 Электронная отметка считается зачетной, если записанная точка трека отвечает всем требованиям, означенным в листе заданий.
- 12.21.3 Зачетная отметка маркера имеет преимущество перед любой точкой трека или электронной отметкой.
- 12.21.4 Измерения следует производить до ближайшей к цели/мишени точки утяжеленной части маркера.

12.22. ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ

- 12.22.1 Точка траектории (трека) определяется полученными из GPS-логгера датой/временем, координатами и высотой полета.

- 12.22.2 При использовании в задании цели или мишени результатом, основанным на точках траектории, будет расстояние от цели или мишени до точки траектории, рассчитанное по соответствующей формуле в двумерной или трехмерной системе координат. Детали должны быть определены в Разделе II.
- 12.22.3 Результат пилота, рассчитанный по точке траектории, не может быть лучше возможного наихудшего результата в Зоне измерения маркера(ММА).
- 12.22.4 В заданиях без использования целей и мишеней для подсчета результата будет использоваться горизонтальное расстояние (2D – в проекции на плоскость) между точками.

12.23. ЗАЧЕТНАЯ ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ

- 12.23.1 Зачетной точкой траектории является точка траектории, отвечающая всем зачетным критериям, установленным в листе информации по заданию, таким, как зачетная зона и/или зачетное воздушное пространство и/или зачетный период.

12.24. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА НА МИШЕНИ

Официальные лица на мишени назначаются для определения результата пилота и фиксации возможных нарушений. В основном, во всех заданиях, где установлены цели или мишени, официальные лица на мишени будут измерять результаты измерительной лентой или при помощи геодезического оборудования в пределах Зоны измерения маркера.

ГЛАВА 13 – ШТРАФЫ

13.1. СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ, НЕСПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ (GS часть 5.2)

- 13.1.1 Серьезные нарушения включают опасные и представляющие угрозу действия, а также регулярно совершаемые менее значимые нарушения, и наказываются согласно соответствующему правилу.
- 13.1.2 **ОБМАН ИЛИ НЕСПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ, ВКЛЮЧАЯ УМЫШЛЕННЫЕ ПОПЫТКИ ОБМАНУТЬ ИЛИ ВВЕСТИ В ЗАБЛУЖДЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ, УМЫШЛЕННЫЕ ПОМЕХИ ДРУГИМ ПИЛОТАМ, ФАЛЬСИФИКАЦИЯ ДОКУМЕНТОВ, ПРИМЕНЕНИЕ ЗАПРЕЩЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ЗАПРЕЩЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ ИЛИ ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ПРИВОДЯТ, КАК ПРАВИЛО, К ДИСКВАЛИФИКАЦИИ ОТ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ.**

13.2. НЕОГОВОРЕННЫЕ ШТРАФЫ

- 13.2.1 Пилот, нарушивший правило, для которого не был оговорен штраф, может быть наказан штрафом (на расстояние, угол или время), добавляемым к его результату, или уменьшением количества очков.
- 13.2.2 Если в результате нарушения не были нарушены правила безопасности, и если Пилот не получил преимущества в Соревнованиях, то в первый раз он может быть просто предупрежден.
- 13.2.3 Пилот не может быть наказан штрафом за нарушение правила с неоговоренным штрафом, если он уже был наказан за такое же нарушение в предыдущем задании, но не был проинформирован об этом факте до начала следующего задания, исключая случай нарушения в следующих друг за другом заданиях в одном и том же полете.

13.3. НАРУШЕНИЕ ДИСТАНЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

- 13.3.1 Пилот будет оштрафован, если выбранные им место взлета, цель, отметка маркера или место посадки нарушают установленные дистанционные ограничения.
- 13.3.2 В случае, когда точка взлета нарушает установленные естественные границы, нарушением считается расстояние до ближайшей корректной точки взлета.
- 13.3.3 В случае слишком близкой посадки одновременно к цели/мишени и к отметке маркера, Пилот получит штраф за одно (наибольшее нарушение). Штраф не налагается, если Пилот может доказать, что он не мог соблюсти это ограничение по соображениям безопасности, либо из-за слабого ветра (не мог пройти требуемое расстояние в течение 10 мин).
- 13.3.4 Пилот, приземлившийся в пределах зоны измерения маркера не получит результата в соответствующем задании. Если MMA не установлена, посадка в пределах 200 м. от цели/мишени или физической отметки участника штрафует до 200 п. по заданию.
- 13.3.5 Пилот, стартующий слишком близко от цели или мишени, декларирующий цель за пределами, оговоренными в листе с информацией по заданию или другим образом нарушающий установленные дистанционные ограничения по заданию, будет оштрафован на 2 очка за каждые 0,1% нарушения. За нарушения более 25% результат участника будет определен в группе В. Для заданий «Локоть», «Угол» и «Максимальная площадь» процент нарушения будет сумма процента нарушения каждой из сторон соответствующего угла/треугольника, если иное не определено в листе заданий. Участник, оштрафованный по этому правилу, не может получить результат ниже, чем группа В, вследствие наложения на него штрафов за дистанционные нарушения.

13.4. ШТРАФНЫЕ ОЧКИ

- 13.4.1 Существует два вида штрафных очков: очки по заданию (task points) и очки по соревнованию (competition points).

13.4.2 Штрафные очки по заданию вычитаются из суммы очков, полученных Пилотом по данному заданию, и не могут сделать ее меньше нуля. Штрафные очки по соревнованию также вычитаются из суммы очков, полученной Пилотом по данному заданию, и могут сделать результат по заданию отрицательным, который вычитается, в конечном счете, из общей суммы очков, полученных в течение Соревнований.

13.5. ДОКАЗАТЕЛЬСТВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ (S1, An3, 8.9.)

Получение и демонстрация свидетельств виновности Пилота в каком-либо нарушении относится к обязанностям официальных лиц Соревнований. Не могут устанавливаться правила, обязывающие Пилота доказывать соответствие его действий правилам или свою невиновность в случае возникновения подозрений на совершение им нарушения.

ГЛАВА 14 – ПОДСЧЕТ ОЧКОВ

14.1. РЕЗУЛЬТАТ В ФИЗИЧЕСКИХ ЕДИНИЦАХ ИЗМЕРЕНИЯ

Результат Пилота – это результат, достигнутый при выполнении задания, включая штрафы за нарушение дистанций. Результат будет выражен в метрах, квадратных километрах, минутах или градусах, с точностью до двух десятичных знаков после запятой.

14.2. РЕЗУЛЬТАТ, ВЫРАЖЕННЫЙ В КОЛИЧЕСТВЕ ОЧКОВ

Результат Пилота, выраженный в количестве очков – это результат, достигнутый при выполнении задания и переведенный в очки при помощи соответствующей формулы. Из него могут вычитаться штрафные очки по заданию или по соревнованию, в соответствии с правилами.

14.3. ОПУБЛИКОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ (S1 5.9.4. часть)

14.3.1 Результаты каждого задания должны быть опубликованы с минимальной задержкой на Официальной Доске Объявлений.

14.3.2 Таблицы с результатами по заданию должны содержать:

- a. Название мероприятия, дату и время выполнения задания, порядковый номер выполнения задания, название задания со ссылкой на правила;
- b. Для каждого Пилота – его место, занятое по данному заданию (ранжир), номер и фамилию Пилота, результат, выраженный в физических единицах измерения, результат, выраженный в очках и, если имеются, штрафные очки, с указанием их вида, ссылкой на пункт правил и кратким описанием;
- c. Фиксированные данные, использованные при подсчете (P, A, M, RM, W, SM) и контрольную сумму;
- d. Дату и время опубликования, порядковый номер версии и подпись Директора;
- e. Если по конкретному заданию опубликовано более одной таблицы результатов, должны быть отмечены отличия от предыдущей таблицы и должен быть проставлен порядковый номер версии.

14.3.3 Таблицы результатов могут иметь следующий статус:

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ	Предварительные результаты публикуются только для информации и не учитываются при определении периода времени на подачу жалоб или протестов.
ОФИЦИАЛЬНЫЕ	С момента опубликования официальных результатов начинается отсчет времени на подачу жалоб/протестов.
ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ	Официальные результаты становятся окончательными по истечении всех отведенных на подачу жалоб и протестов периодов времени. Жюри может потребовать коррекции результатов и/или штрафов до утверждения и подписания окончательных результатов

14.3.4 Таблицы суммарных результатов должны содержать:

- a. Название мероприятия;
- b. Для каждого Пилота – занятое место по ранжиру, номер и фамилию Пилота, суммарное количество очков по всем заданиям и количество очков по отдельным заданиям;
- c. Контрольные суммы по заданиям.

14.3.5 Таблицы суммарных результатов служат только для информационных целей и не подписываются.

14.4. ПОРЯДОК РАНЖИРОВАНИЯ ПИЛОТОВ В ТАБЛИЦЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

14.4.1 Пилоты будут размещены в таблице по ранжиру – в соответствии с их результатами, полученными при выполнении каждого задания, с учетом всех наложенных временных и дистанционных штрафов. По результатам каждого задания Пилоты будут распределены на следующие группы:

Группа А: Пилоты, чьи результаты были измерены или оценены согласно правилу утеранных маркеров.

Группа В: Пилоты, вылетавшие на задание, но не получившие результата. Они получают равное количество очков, подсчитанное по Формуле 3, или разделят поровну очки, подсчитанные по Формуле 2. Применяется формула, которая дает больший результат.

Группа С: Пилоты, не совершившие зачетного взлета или дисквалифицированные, получают ноль очков.

14.4.2 Для получения окончательного результата Пилота по заданию после подсчета очков по соответствующей формуле из них вычитаются штрафные очки. Окончательные результаты Пилотов перед опубликованием вновь будут распределены по ранжиру.

14.5. ФОРМУЛА ПОДСЧЕТА ОЧКОВ

14.5.1 Каждый Пилот получает количество очков в соответствии с его результатом. Для подсчета будет использована формула, зависящая от места, которое Пилот занимает в таблице результатов по заданию.

14.5.2 Наилучший результат оценивается в 1000 очков до начисления штрафных очков.

14.5.3 Пилоты, находящиеся в первой половине таблицы, получают примерно от 500 до 1000 очков, рассчитанных по формуле 1, пропорционально достигнутым результатам.

14.5.4. Пилоты из второй половины таблицы получают примерно от 0 до 500 очков, рассчитанных по формуле 2, в соответствии с их положением в таблице результатов по заданию.

14.5.5 ФОРМУЛА 1: (лучшая половина результатов)

$$\text{Очки} = 1000 - [(1000 - SM)/(RM - W)] \times (R - W)$$

ФОРМУЛА 2: (вторая половина результатов)

$$\text{Очки} = 1000 \times (P+1-L)/P.$$

ФОРМУЛА 3: (Пилоты группы В)

$$\text{Очки} = (1000 \times [(P+1-A)/P]) - 200$$

P= число Пилотов, участвующих в соревновании.

M= P/2 – средний уровень – число, определяющее Пилота в середине таблицы (округленное до ближайшего большего целого числа).

R= результат Пилота (метры и т.п.) из первой половины таблицы.

RM= результат, полученный Пилотом, занимающим среднее положение в таблице.

L= число, определяющее положение Пилота во второй половине таблицы.

W= результат победителя в задании.

A= число Пилотов в группе А.

SM= округленное количество очков, полученных Пилотом, занимающим среднее положение в таблице, рассчитанных по формуле 2.

14.5.6 В случае, когда менее половины Пилотов достигли результата в задании, в обозначениях вводятся следующие изменения:

RM= наименьший результат в группе А.

SM= округленные очки Пилота с наименьшим результатом из группы А, подсчитанные по формуле 2.

M= число, определяющее положение Пилота с наименьшим результатом в группе А.

14.5.7 В заданиях, в которых ни один из Пилотов не достигнет результата, все Пилоты в группе В получают по 500 очков до назначения штрафных очков.

14.5.8 Количество очков округляется до ближайшего целого числа.

14.6. ТОЧНОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ

14.6.1 Результаты должны быть установлены располагаемыми средствами с максимальной возможной точностью.

14.6.2 Будут применены следующие стандарты:

Метод определения результата	Точность	Пример (м)
Мерная лента/приборы	см	1,23
По координатам карты	10 м	1250,00
Точка траектории/GPS	1 м	1231,00

При любой комбинации методов измерения точность результата определяется наименее точным из используемых методов.

Если координаты места нахождения маркера могут быть измерены более точным методом, будет использован более точный метод. Может применяться интерполяция между точками трека для определения зачетного положения.

14.6.3 Результаты считаются одинаковыми, если они получились одинаковыми после применения вышеизложенных принципов. Пилоты с равными результатами получают равное количество очков, которое они получили бы, если бы и не имели равных результатов.

14.6.4 Метод измерения высоты определяется в Разделе II

14.7. ИЗМЕРЕНИЯ

14.7.1 Измерение, выполненное официальным измерителем, является приоритетным.

14.7.2 При расстоянии до 200 метров должен быть использован обычный (традиционный) способ измерения с помощью рулетки. Если есть основания полагать что измерение с использованием GPS может быть более точным (или более безопасным для официальных лиц/команды), чем измерение обычным способом, то должно быть выполнено измерение с использованием GPS.

14.7.3 Измерение шагами расстояний менее 200 метров производиться не должно.

14.7.4 Местонахождения всех отметок маркеров, находящихся на расстоянии от цели или мишени более 200 метров, должно быть измерено при помощи GPS. В случае, если Пилот сам выбирает цель, координаты цели также должны быть замерены при помощи GPS.

14.8. ОБЩИЙ ЗАЧЕТ

14.8.1 Очки, набранные в общем зачете, определяются суммированием очков, полученных в отдельных заданиях.

14.8.2 Из двух Пилотов, имеющих равное количество очков в общем зачете, преимущество отдается тому Пилоту, у кого меньшая разница между лучшим и худшим результатами в очках.

ГЛАВА 15 – ЗАДАНИЯ

15.1. ЦЕЛЬ, ЗАЯВЛЕННАЯ ПИЛОТОМ (PDG)

- 15.1.1 Пилоты пытаются сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к цели, выбранной и заявленной им перед полетом.
- 15.1.2 Информация по заданию:
 - a. метод деклараций;
 - b. разрешенное число целей;
 - c. цели, которые можно заявлять;
 - d. минимальное и максимальное расстояние от CLP или ILP (как записано в Листе Заданий) до цели (целей).
- 15.1.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до ближайшей действительной заявленной цели. Наименьшее расстояние – наилучшее.

15.2. ЦЕЛЬ, ОБЪЯВЛЕННАЯ СУДЬЕЙ (JDG)

- 15.2.1 Каждый Пилот должен попытаться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к установленной цели.
- 15.2.2 Информация по заданию:
 - a. положение цели или мишени.
- 15.2.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени, если она размещена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.3. ВАЛЬС – СОМНЕНИЕ (HWZ)

- 15.3.1 Пилоты должны попытаться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к одной из нескольких установленных целей.
- 15.3.2 Информация по заданию:
 - a. положения разных целей или мишеней.
- 15.3.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до ближайшей мишени, если она размещена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.4. ПРИЛЕТ (FIN)

- 15.4.1 Пилоты сами выбирают места взлета и пытаются сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к установленной цели или мишени.
- 15.4.2 Информация по заданию:
 - a. положение установленной цели или мишени;
 - b. минимальное и максимальное расстояние от индивидуальной точки взлета до цели или мишени;
 - c. разрешенное число взлетов.
- 15.4.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени, если она есть, или до цели. Наименьший результат – наилучший.
- 15.4.4 Засчитывается только одна попытка (сброс маркера или зачетная посадка). В соревнованиях без использования логгеров зачетная посадка должна быть заявлена в качестве таковой назначенному Наблюдателю при первой возможности.

15.5. ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОЛЁТА (FON)

- 15.5.1 Пилоты должны пытаться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к цели, выбранной и заявленной ими во время полета.
- 15.5.2 Информация по заданию:
- a. способ декларации;
 - b. разрешенное число целей;
 - c. цели, которые можно заявлять;
 - d. максимальное и минимальное расстояния от предыдущей отметки маркера до декларируемой цели;
- 15.5.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до ближайшей действительной заявленной цели. Наименьший результат – наилучший.
- 15.5.4 Метод декларирования для мероприятий с наблюдателями:
Пилот должен задекларировать свою заявляемую цель (цели) либо на предыдущем маркере, либо на листе отчета наблюдателя. Декларация может быть сделана в любое время до сброса предыдущего маркера.
Декларация должна быть записана пилотом. Устные декларации не будут приниматься во внимание. Если наблюдатель летит в корзине, ему следует засвидетельствовать и записать любую декларацию, сделанную на маркере до его сброса.
Любая зачетная декларация на маркере делает все декларации, сделанные на листе отчета наблюдателя, недействительными.
Если пилот не произвел декларации зачетной цели, он не получает результат. Если пилот задекларировал большее число целей, чем было разрешено, его результат будет измерен до наименее выгодной из зачетных заявленных целей.

15.6. ЗАЯЦ И СОБАКИ (HNN)

- 15.6.1 Пилоты должны следовать за аэростатом-зайцем и пытаться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к мишени, которую «заяц» располагает не более, чем в 2-х м от корзины с наветренной стороны после посадки.
- 15.6.2 Информация по заданию:
- a. описание аэростата-зайца;
 - b. предполагаемая продолжительность полета аэростата-зайца.
- 15.6.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени. Наименьший результат – наилучший.
- 15.6.4 Отклонения продолжительности полета аэростата-зайца от объявленной не могут быть основанием для жалоб.
- 15.6.5 Заяц может погасить оболочку и убрать аэростат с поля после посадки.
- 15.6.6 Заяц может разместить полотнище под корзиной. Никто из Пилотов не должен размещать никакого полотнища под своей корзиной во время этого задания.

15.7. ПОТОПЛЕНИЕ КОРАБЛЯ (WSD)

- 15.7.1 Пилоты летят к точке взлета аэростата-зайца, следуют за ним и стараются сбросить свой маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к мишени, которая размещается не далее, чем в 2-х метрах с наветренной стороны корзины аэростата-зайца после его приземления.
- 15.7.2 Информация по заданию:
 - a. описание аэростата-зайца;
 - b. положение точки взлета аэростата-зайца;
 - c. назначенное время взлета аэростата-зайца;
 - d. предполагаемая продолжительность полета аэростата-зайца.
- 15.7.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени. Наименьший результат – наилучший.
- 15.7.4 Если аэростат-заяц не взлетел в течение 5 мин. после установленного времени, задание считается отмененным.
- 15.7.5 Отклонения продолжительности полета аэростата-зайца от объявленной не является основанием для жалоб.
- 15.7.6 Заяц может погасить оболочку и убрать аэростат с поля после посадки.
- 15.7.7 Заяц может разместить полотнище под корзиной. Никто из Пилотов не должен размещать под своей корзиной никакого полотнища во время этого задания.

15.8. МЕМОРИАЛ ГОРДОНА БЕННЕТА (GBM)

- 15.8.1 Пилоты стремятся сбросить свои маркеры или достигнуть зачетной точки трека внутри зачетной зоны как можно ближе к установленной цели.
- 15.8.2 Информация по заданию:
 - a. местоположение цели или мишени;
 - b. описание зачетной зоны (зон).
- 15.8.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени, если она установлена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.9. РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ПРИБЛИЖЕНИЯ (CRT)

- 15.9.1 Пилоты стремятся сбросить свои маркеры или достигнуть зачетной точки трека внутри действующей зачетной зоны (зон) как можно ближе к установленной цели. Зачетные зоны имеют свое время действия.
- 15.9.2 Информация по заданию:
 - a. местоположение цели или мишени;
 - b. описание зачетной зоны (зон) и время их действия.
- 15.9.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до мишени, если она установлена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.
- 15.9.4 Пилот, который не достиг отметки или зачетной точки трека внутри зачетной зоны в течение времени ее действия, не получает результата.

15.10. ГОНКА В ЗАЧЕТНУЮ ЗОНУ (RTA)

- 15.10.1 Пилоты должны стремиться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно скорее внутри зачетной зоны (зон) или зачетного воздушного пространства.
- 15.10.2 Информация по заданию:
 - a. порядок измерения времени;
 - b. описание зачетной зоны (зон).
- 15.10.3 Результат – время с момента взлета до сброса маркера или первой по времени зачетной точки трека. Наименьший результат – наилучший.
- 15.10.4 Время отсекается в момент сброса маркера, во время его падения или в момент приземления маркера, если официальное лицо видит это, во время выполнения электронной отметки или в момент достижения первой по времени зачетной точки трека в зачетной зоне, если только было объявлено, что зачет по треку. Если мероприятие проводится с наблюдателями, то наблюдатели должны убедиться в том, что у них есть секундомеры, когда они приступают к выполнению своих обязанностей в этом задании.

15.11. ЛОКОТЬ (ELB)

- 15.11.1 Пилоты стремятся достичь максимального изменения направления полета.
- 15.11.2 Информация по заданию (если маркеры не используются):
 - a. описание точки «А»;
 - b. описание точки «В»;
 - c. описание точки «С»;
- 15.11.3 Информация по заданию(если используются наблюдатели и маркеры):
 - a. описание точек «А», «В» и «С»;
 - b. минимальное и максимальное расстояния о «А» до «В»;
 - c. минимальное и максимальное расстояния от «В» до «С».
- 15.11.4 Результат – 180° минус угол ABC. Наибольший результат – наилучший.

15.12. МАКСИМАЛЬНАЯ ПЛОЩАДЬ (LRN)

- 15.12.1 Пилоты стремятся достичь наибольшей площади треугольника, обозначенного точками «А», «В» и «С».
- 15.12.2 Информация по заданию:
 - a. местоположение точки «А»;
 - b. метод определения точки «В»;
 - c. метод определения точки «С»;
 - d. описание зачетной зоны (зон).
- 15.12.3 Результат – площадь треугольника ABC. Наибольший результат – наилучший.

15.13. МИНИМАЛЬНОЕ РАССТОЯНИЕ (MDT)

- 15.13.1 Пилоты стремятся сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно ближе к точке отсчета после полета в течение минимального установленного времени.
- 15.13.2 Информация по заданию:
 - a. порядок измерения времени;
 - b. минимальное установленное время или расстояние;
 - c. точка отсчета
- 15.13.3 Результат – расстояние от отметки маркера или зачетной точки трека до точки отсчета. Наименьший результат – наилучший.
- 15.13.4 Зачетное положение Пилота – отметка маркера или наилучшая точка трека после истечения минимального времени. Если применяются наблюдатели, зачетным положением является либо отметка маркера, при условии, что Наблюдатель видел, что маркер был сброшен после истечения минимального установленного времени, либо точка приземления, при условии, что кто-либо из официальных лиц видел аэростат находящимся в воздухе по истечении минимального установленного времени.

15.14. КРАТЧАЙШИЙ ПОЛЕТ (SFL)

- 15.14.1 Пилоты стремятся сбросить маркеры или достигнуть зачетной точки трека внутри зачетной зоны (зон) как можно ближе к точке отсчета
- 15.14.2 Информация по заданию:
 - a. описание зачетной зоны (зон);
 - b. точка отсчета
- 15.14.3 Результат Пилота – расстояние от точки отсчета до отметки маркера или ближайшей зачетной точки трека. Наименьший результат – наилучший.

15.15. ДВОЙНОЙ СБРОС НА МИНИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ (MDD)

- 15.15.1 Пилоты стремятся сбросить два маркера или достигнуть двух зачетных точек трека как можно ближе друг к другу внутри различных зачетных зон.
- 15.15.2 Информация по заданию:
 - a. описание зачетных зон.
- 15.15.3 Результат – расстояние между отметками маркеров или зачетными точками трека. Наименьший результат – наилучший.
- 15.15.4 Пилот получает результат только в том случае, если обе отметки маркеров, либо обе зачетные точки трека находятся в разных зачетных зонах.

15.16. МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПО ВРЕМЕНИ (XDT)

- 15.16.1 Пилоты должны стремиться сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека как можно дальше от точки отсчета в течение установленного времени.
- 15.16.2 Информация по заданию:
 - a. максимальное установленное время;
 - b. порядок определения времени;
 - c. точка отсчета.
- 15.16.3 Результат – расстояние от точки отсчета до отметки маркера или зачетной точки трека. Наибольший результат – наилучший.
- 15.16.4 (для соревнований с наблюдателями):
Если Наблюдатель не видел сброса маркера, его падения или приземления, или маркер не был найден и не поднят Наблюдателем в течение максимального установленного времени, Пилот не получает результата.

15.17. МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ (XDI)

- 15.17.1 Пилоты стремятся сбросить маркер или достигнуть зачетной точки трека внутри установленной зачетной зоны (зон) на максимальном удалении от контрольной точки
- 15.17.2 Информация по заданию:
 - a. описание зачетной зоны (зон).
 - b. точка отсчета
- 15.17.3 Результат – расстояние от точки отсчета до отметки маркера или зачетной точки трека. Наибольший результат – наилучший.

15.18. ДВОЙНОЙ СБРОС НА МАКСИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ (XDD)

- 15.18.1 Пилоты стремятся сбросить два маркера или достигнуть двух зачетных точек трека как можно дальше один от другого внутри зачетной зоны (зон).
- 15.18.2 Информация по заданию:
 - a. описание зачетной зоны (зон).
- 15.18.3 Результат – расстояние между отметками маркеров или зачетными точками трека. Наибольший результат – наилучший.

15.19. УГОЛ (ANG)

15.19.1 Пилоты будут пытаться достичь наибольшего изменения направления полета от установленного направления. Изменение направления – угол между установленным направлением и линией «А-В».

15.19.2 Данные по заданию:

а. описание точек «А» и «В»;

в. установленное направление;

с. минимальное и максимальное расстояния от «А» до «В».

15.19.3 Результат – угол между установленным направлением и линией «А-В». Наибольший результат – наилучший.

15.20 ТРЁХМЕРНАЯ ФИГУРА (ЗДТ) (для мероприятий с подсчетом результатов по логгеру)

15.20.1 Пилоты пытаются пролететь максимальное расстояние внутри заданного воздушного пространства.

15.20.2 Информация по заданию:

а. описание воздушного пространства (пространств).

15.20.3 Результатом является совокупное горизонтальное расстояние между зачётными точками трека внутри обозначенного воздушного пространства (пространств). Наибольший результат – наилучший.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

Правило	Сокр.	Полный термин
7.1.	CTA	CONTEST AREA / Район соревнований
7.2.	OFB	OUT OF BOUNDS / Вне границ района соревнований
9.1.	CLA	COMMON LAUNCH AREA(S) / <i>Общий район старта</i>
9.2.	ILA	INDIVIDUAL LAUNCH AREAS / Индивидуальные стартовые площадки
9.3.	LO	LANDOWNER'S PERMISSION / <i>Разрешение землевладельца</i>
9.19.	T/O	TAKE-OFF / <i>Взлет</i>
11.1.	LND	LANDINGS / <i>Посадка</i>
12.6.	MKR	MARKER / <i>Маркер</i>
12.14.	SRP	SEARCH PERIOD / Период поиска маркера(ов)
12.16.	SCP	SCORING PERIOD / <i>Зачетный период</i>
12.17.	SCA	SCORING AREA / <i>Зачетная зона</i>
12.9.	GMD	GRAVITY MARKER DROP / Гравитационный сброс маркера
12.10.	FMD	FREE MARKER DROP / Свободный сброс маркера
15.1.	PDG	PILOT DECLARED GOAL / Цель, заявленная пилотом
15.2.	JDG	JUDGE DECLARED GOAL / Цель, заявленная судьей
15.3.	HWZ	HESITATION WALTZ / <i>Вальс – сомнение</i>
15.4.	FIN	FLY IN / <i>Прилет</i>
15.5.	FON	FLY ON / Продолжение полета
15.6.	HNH	HARE AND HOUNDS / <i>Заяц и собаки</i>
15.7.	WSD	WATERSHIP DOWN / Потопление корабля
15.8.	GBM	GORDON BENNETT MEMORIAL / <i>Мемориал Гордона Беннетта</i>
15.9.	CRT	CALCULATED RATE OF APPROACH TASK / <i>Расчетная скорость приближения</i>
15.10.	RTA	RACE TO AN AREA / Гонка в зачетную зону
15.11.	ELB	ELBOW / <i>Локоть</i>
15.12.	LRN	LAND RUN / Максимальная площадь
15.13.	MDT	MINIMUM DISTANCE / Минимальное расстояние
15.14.	SFL	SHORTEST FLIGHT / <i>Кратчайший полет</i>
15.15.	MDD	MINIMUM DISTANCE DOUBLE DROP / Двойной сброс на минимальном удалении
15.16.	XDT	MAXIMUM DISTANCE TIME / Максимальная дальность по времени
15.17.	XDI	MAXIMUM DISTANCE / Максимальная дальность
15.18.	XDD	MAXIMUM DISTANCE DOUBLE DROP / Двойной сброс на максимальном удалении
15.19.	ANG	ANGLE / <i>Угол</i>
15.20.	3DT	3D SHAPE TASK / Трехмерная фигура
	MMA	Marker Measuring Area / Зона измерения маркера (ЗИМ)
	TDS	Task (data) sheet / Лист с данными по заданию
	WIS	Weather Information sheet / <i>Лист с метеоинформацией</i>
	FRF	Flight Report Form / Бланк отчета пилота о полете
	GMF	GPS Measuring Form / Бланк для записи измерений GPS
	TAS	Task Score Sheet / Лист с результатами по заданию
	TOS	Total Score Sheet / Лист с суммарными результатами
	GC	Ground Contact / <i>Контакт с землей</i>
	GL/TGT	Goal / Target / <i>Цель / Мишень</i>
	TP(s)	Track point(s) / Точка(-и) трека (ТТ)
	LGR	Logger / <i>Логгер</i>
	R	Radius / <i>Радиус</i>
	ALT	Altitude / <i>Высота</i>