



XIV МЕЖДУНАРОДНЫЙ СПОРТИВНЫЙ КУЛЬТУРНО-ЗРЕЛИЩНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ «НЕБО РОССИИ 2016»



ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

**XI Кубок России по воздухоплавательному спорту
VIII Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту**

РЯЗАНЬ, 14-21 АВГУСТА 2016 ГОДА

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I – ДЕТАЛИ МЕРОПРИЯТИЯ.....	6
I.1. НАЗВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ	6
I.2. САНКЦИИ (S1 An3 2).....	6
I.3. ОРГАНИЗАТОР.....	6
I.4. КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ.....	6
I.5. ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА	6
I.6. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ	6
I.7. ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ.....	6
I.8. ЗАЛОГОВЫЙ ВЗНОС ЗА ПОДАЧУ ПРОТЕСТА (S1, An3, 8.3.)	6
I.9. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ЯЗЫК (GS 4.9.5 часть).....	6
I.10. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ.....	7
I.11. ДАТА ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА ЗАЯВОК.....	7
I.12. РИСК	7
I.13. СТРАХОВКА.....	7
РАЗДЕЛ II – ДЕТАЛИ СОРЕВНОВАНИЙ	8
II.1. РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ (7.1).....	8
II.2. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ (7.2)	8
II.3. ПЕРЕЧЕНЬ ЗАПРЕТНЫХ ЗОН (PZ's) (7.3)	8
II.4. ЗОНЫ ОБЩЕГО СТАРТА (9.1.1).....	8
II.5. ОБЩИЕ ТОЧКИ СТАРТА (9.1.2).....	8
II.6. РАЗРЕШЕНИЕ ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦА (9.3).....	8
II.7. ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ/УРОЖАЙ (10.6).....	8
II.8. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (10.11)	8
II.9. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (10.14.).....	8
II.10. ПРОЦЕДУРА ОТЗЫВА («ВСЕМ НА ЗЕМЛЮ!») (10.15)	8
II.11. ЦЕЛИ (12.1)	9
II.12. ЦЕЛИ, ВЫБИРАЕМЫЕ ПИЛОТАМИ (12.2)	9
II.13. МЕСТО НАХОЖДЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОЙ ДОСКИ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.10).....	9
II.14. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОТВЕТОВ НА ЖАЛОБЫ (5.3).....	9
II.15. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОТВЕТОВ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ СОРЕВНОВАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (5.6.3)	9
II.16. ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА (2.2.2.)Не применяется.....	9
II.17. ДЕТАЛИ ПРИМЕНЕНИЯ GPS ЛОГТЕРОВ (6.9-6.10.).....	9
II.18. ВРЕМЯ ОТДЫХА (5.2).....	10
II.19. МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР ОБОЛОЧКИ АЭРОСТАТА (3.3)	10
II.20. ОЦЕНЕННЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (12.15.2)	10
II.21. ВЫСОТА (14.6.4)	10
II.22. 2D/3D МЕТОД ИЗМЕРЕНИЯ РАССТОЯНИЙ (12.22.2).....	10
II.23. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ (6.1)	10
II.24. КООРДИНАТЫ КАРТЫ (7.8)	10
РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА	11
ГЛАВА 1 – ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ	11
1.1. ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ (S1 5.2)	11
1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ.....	11
1.3. ИНТЕРПРЕТАЦИЯ В ПРАВИЛАХ СЛОВ «ДОЛЖЕН», «СЛЕДУЕТ», «МОЖЕТ»	11
1.4. ДОКУМЕНТЫ.....	11
ГЛАВА 2 – УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ	11
2.1. ПИЛОТ-УЧАСТНИК СОРЕВНОВАНИЙ (GS 3.2.2, S1 5.5.9)	11
2.2. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИИ(GS 3.7.2).....	11
2.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	11
2.4. СПОРТИВНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ	12
2.5. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ	12
2.6. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРИНЯТИЯ ЗАЯВКИ	12
2.7. ПРИЗНАНИЕ СПОРТИВНОГО КОДЕКСА, ПРАВИЛ И ПРЕДПИСАНИЙ (GS 3.11.1).....	12
2.8. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ОТКАЗ ОТ ПРАВ.....	12
2.9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ.....	12
2.10. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ.....	12
2.11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ (S1, An3 3).....	12
2.12. ТРЕБОВАНИЯ К ПОВЕДЕНИЮ СПОРТСМЕНОВ (S1 An3 4)	12
ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОСТАТАМ	12
3.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕПЛООВОГО АЭРОСТАТА (GS 2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2).....	12
3.2. ТОПЛИВО	13
3.3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ АЭРОСТАТА ПИЛОТА.....	13
3.4. ЛЁТНАЯ ГОДНОСТЬ АЭРОСТАТА (S1 5.5.3).....	13
3.5. ПОВРЕЖДЕНИЯ АЭРОСТАТА.....	13
3.6. СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ (S1 5.9.2)	13
3.7. ВЫСОТОМЕР.....	13
3.8. НОМЕРА ПИЛОТОВ	13
3.9. ГОНДОЛА.....	13
3.10. ПОДБОР.....	13
ГЛАВА 4 – ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА	13
4.1. ДИРЕКТОР СОРЕВНОВАНИЙ (GS 4.3.5).....	13
4.2. СТЮАРДЫ / СОВЕТНИКИ ДИРЕКТОРА (GS 4.3.6.).....	14

4.3.	ОБЯЗАННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЮРИ (GS 4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 ЧАСТЬ).....	14
4.4.	ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ (S1 5.11).....	14
ГЛАВА 5 – ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ.....		14
5.1.	ПОМОЩЬ (GS 6.1.3, S1 AN3 7.1).....	14
5.2.	ЖАЛОБА (GS 5.1.1, S1, AN3 7).....	14
5.3.	ОТВЕТЫ НА ЖАЛОБЫ (S1, AN3 7.7).....	14
5.4.	ОПУБЛИКОВАНИЕ (S1, AN3, 7.7).....	14
5.5.	ПРОТЕСТ (S1, AN3 8).....	15
5.6.	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ.....	15
5.6.1.	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ НА ПОДАЧУ ЖАЛОБ.....	15
5.6.2.	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ НА ПОДАЧУ ПРОТЕСТОВ.....	15
5.7.	РАССМОТРЕНИЕ ПРОТЕСТОВ (GS 4.3.2, 5.5 ЧАСТЬ).....	15
5.8.	ВОЗВРАТ ВЗНОСА (GS 5.4.3, 5.5.4).....	15
5.9.	УТВЕРЖДЕНИЕ ЖЮРИ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЙ И НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ (GS 3.16.1).....	15
5.10.	ОФИЦИАЛЬНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ.....	16
ГЛАВА 6 – НАБЛЮДАТЕЛИ И GPS ЛОГГЕРЫ.....		16
6.1.	СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ.....	16
6.2.	НАБЛЮДАТЕЛИ.....	16
6.3.	НАЗНАЧЕНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЯ.....	16
6.4.	ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ НАБЛЮДАТЕЛЕМ.....	16
6.5.	ПРОСЬБА О ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ ИНФОРМАЦИИ.....	16
6.6.	НАБЛЮДАТЕЛЬ ПРИ СОПРОВОЖДЕНИИ АЭРОСТАТА.....	16
6.7.	ФОТОГРАФИРОВАНИЕ.....	16
6.8.	ОТЧЕТ НАБЛЮДАТЕЛЯ.....	16
6.9.	GPS ЛОГГЕРЫ.....	16
6.10.	ОБРАЩЕНИЕ С ЛОГГЕРАМИ.....	17
6.11.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....	17
6.12.	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.....	17
6.13.	ОТКАЗ ЛОГГЕРА.....	17
ГЛАВА 7 – КАРТЫ.....		17
7.1.	РАЙОН СОРЕВНОВАНИЙ.....	17
7.2.	ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ.....	17
7.3.	ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ (PZs).....	17
7.4.	ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ.....	18
7.5.	НАРУШЕНИЕ ЗАПРЕТНОЙ ЗОНЫ.....	18
7.6.	КАРТЫ.....	18
7.7.	ЗЕМЛЯ СЧИТАЕТСЯ ПЛОСКОЙ.....	18
7.8.	КООРДИНАТЫ КАРТЫ.....	18
ГЛАВА 8 – ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ И БРИФИНГИ.....		18
8.1.	ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ.....	18
8.2.	ЗАЧЁТНОЕ ЗАДАНИЕ (S1 5.9.1).....	18
8.3.	ВЫБОР ЗАДАНИЙ.....	18
8.4.	ПОЛЕТ С НЕСКОЛЬКИМИ ЗАДАНИЯМИ.....	18
8.5.	ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ (GS 3.9.1 PART).....	19
8.6.	ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БРИФИНГ (S1, AN3, 6).....	19
8.7.	БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ.....	19
8.8.	ИНФОРМАЦИЯ ПО ЗАДАНИЮ.....	19
8.9.	ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ БРИФИНГ.....	20
8.10.	ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В ЗАДАНИИ.....	20
8.11.	ОПОЗДАНИЕ НА БРИФИНГ ПО ЗАДАНИЮ.....	20
8.12.	ОФИЦИАЛЬНОЕ ВРЕМЯ.....	20
ГЛАВА 9 – ПРОЦЕДУРЫ ВЗЛЕТА.....		20
9.1.	ОБЩИЙ РАЙОН СТАРТА.....	20
9.2.	ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СТАРТОВЫЕ ПЛОЩАДКИ.....	20
9.3.	СТАРТОВЫЕ ПРОЦЕДУРЫ.....	21
9.4.	ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА.....	21
9.5.	НАПОЛНЕНИЕ ОБОЛОЧКИ ХОЛОДНЫМ ВОЗДУХОМ.....	21
9.6.	СИГНАЛЬНЫЙ ПУНКТ.....	21
9.7.	СТАРТОВЫЕ СИГНАЛЫ.....	21
9.8.	ОБЪЯВЛЕНИЕ ПО РАДИО.....	21
9.9.	СТАРТОВЫЙ ПЕРИОД.....	21
9.10.	ПОМЕХИ ДРУГИМ АЭРОСТАТАМ.....	22
9.11.	ВРЕМЯ, ДОСТАТОЧНОЕ ДЛЯ СТАРТА.....	22
9.12.	ПРОДЛЕНИЕ СТАРТОВОГО ПЕРИОДА.....	22
9.13.	ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЗЛЕТА.....	22
9.14.	РУКОВОДИТЕЛИ СТАРТА.....	22
9.15.	ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПРИМЕНЕНИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА.....	22
9.16.	ПРОЦЕДУРЫ, КОГДА ПРИМЕНЕНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО.....	22
9.17.	ПОТЕРЯ УПРАВЛЕНИЯ АЭРОСТАТОМ.....	23
9.18.	ВЗЛЁТ (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6).....	23
9.19.	ЗАЧЕТНЫЙ ВЗЛЁТ.....	23
9.20.	ПРЕРВАННЫЙ ВЗЛЁТ.....	23
9.21.	ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА СТАРТА.....	23
ГЛАВА 10 – ПРАВИЛА ПОЛЕТА.....		23
10.1.	СТОЛКНОВЕНИЯ В ПОЛЕТЕ.....	23
10.2.	НЕБЕЗОПАСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ.....	23
10.3.	ОСВОБОЖДЕНИЕ РАЙОНА ЦЕЛИ/МИШЕНИ.....	24
10.4.	СБРАСЫВАЕМЫЕ ПРЕДМЕТЫ.....	24

10.5.	ПОВЕДЕНИЕ.....	24
10.6.	ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ.....	24
10.7.	ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЕЦ.....	24
10.8.	СТОЛКНОВЕНИЯ.....	24
10.9.	ЛИЦА НА БОРТУ АЭРОСТАТА.....	24
10.10.	НАЗЕМНАЯ КОМАНДА.....	24
10.11.	ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ.....	24
10.12.	ВЫСАДКА ИЗ КОРЗИНЫ.....	24
10.13.	ПОМОЩЬ.....	24
10.14.	ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.....	25
10.15.	ПРОЦЕДУРА ОТБОЯ («ВСЕМ НА ЗЕМЛЮ!»).....	25
ГЛАВА 11 – ПОСАДКИ.....		25
11.1.	ПОСАДКИ.....	25
11.2.	ПОСАДКА ПО ЖЕЛАНИЮ.....	25
11.3.	ЗАЧЕТНАЯ ПОСАДКА.....	25
11.4.	КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 1-го РОДА.....	25
11.5.	КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 2-го РОДА.....	25
11.6.	РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОДБОР.....	25
ГЛАВА 12 – ЦЕЛИ; МАРКЕРЫ.....		25
12.1.	ЦЕЛЬ.....	25
12.2.	ЦЕЛЬ, ВЫБРАННАЯ ПИЛОТОМ.....	26
12.3.	ДЕКЛАРИРОВАНИЕ.....	26
12.4.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....	26
12.5.	МИШЕНЬ.....	26
12.6.	МАРКЕР.....	26
12.7.	ТРЕБОВАНИЕ ВИДИМОСТИ МАРКЕРА ПРИ ВЗЛЕТЕ.....	26
12.8.	СБРОС МАРКЕРА.....	27
12.9.	ГРАВИТАЦИОННЫЙ СБРОС МАРКЕРА.....	27
12.10.	СВОБОДНЫЙ СБРОС МАРКЕРА.....	27
12.11.	ОТМЕТКА МАРКЕРА.....	27
12.12.	(НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....	27
12.13.	ДЕЙСТВИЯ С МАРКЕРОМ.....	27
12.14.	ПЕРИОД ПОИСКА МАРКЕРОВ.....	27
12.15.	УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ С ПОДСЧЕТОМ ОЧКОВ ПО ДАННЫМ GPS-ЛОГТЕРОВ).....	27
12.16.	УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ С НАБЛЮДАТЕЛЯМИ).....	27
12.17.	ЗАЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	28
12.18.	ЗАЧЕТНАЯ ЗОНА.....	28
12.19.	ЗАЧЕТНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО.....	28
12.20.	ЗОНА ИЗМЕРЕНИЯ МАРКЕРА (ММА).....	28
12.21.	ЗАЧЕТНАЯ ОТМЕТКА МАРКЕРА.....	28
12.22.	ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ.....	28
12.23.	ЗАЧЕТНАЯ ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ.....	29
12.24.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА НА МИШЕНИ.....	29
ГЛАВА 13 – ШТРАФЫ.....		29
13.1.	СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ, НЕСПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ (GS часть 5.2).....	29
13.2.	НЕОГОВОРЕННЫЕ ШТРАФЫ.....	29
13.3.	НАРУШЕНИЕ ДИСТАНЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ.....	29
13.4.	ШТРАФНЫЕ ОЧКИ.....	29
13.5.	ДОКАЗАТЕЛЬСТВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ (S1, An3, 8.9.).....	30
ГЛАВА 14 – ПОДСЧЕТ ОЧКОВ.....		30
14.1.	РЕЗУЛЬТАТ В ФИЗИЧЕСКИХ ЕДИНИЦАХ ИЗМЕРЕНИЯ.....	30
14.2.	РЕЗУЛЬТАТ, ВЫРАЖЕННЫЙ В КОЛИЧЕСТВЕ ОЧКОВ.....	30
14.3.	ОПУБЛИКОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ (S1 5.9.4. часть).....	30
14.4.	ПОРЯДОК РАНЖИРОВАНИЯ ПИЛОТОВ В ТАБЛИЦЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	30
14.5.	ФОРМУЛА ПОДСЧЕТА ОЧКОВ.....	31
14.6.	ТОЧНОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	31
14.7.	ИЗМЕРЕНИЯ.....	31
14.8.	ОБЩИЙ ЗАЧЕТ.....	32
ГЛАВА 15 – ЗАДАНИЯ.....		32
15.1.	ЦЕЛЬ, ЗАЯВЛЕННАЯ ПИЛОТОМ (PDG).....	32
15.2.	ЦЕЛЬ, ОБЪЯВЛЕННАЯ СУДЬЕЙ (JDG).....	32
15.3.	ВАЛЬС – СОМНЕНИЕ (HWZ).....	32
15.4.	ПРИЛЕТ (FIN).....	32
15.5.	ПРОДОЛЖЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАНИЯ (FON).....	32
15.6.	ЗАЯЦ И СОБАКИ (HNN).....	33
15.7.	ПОТОПЛЕНИЕ КОРАБЛЯ (WSD).....	33
15.8.	МЕМОРИАЛ ГОРДОНА БЕННЕТА (GBM).....	33
15.9.	РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ПРИБЛИЖЕНИЯ К ЦЕЛИ (CRT).....	33
15.10.	ГОНКА К ЦЕЛИ (RTA).....	34
15.11.	ЛОКОТЬ (ELV).....	34
15.12.	ЗАХВАТ ЗЕМЛИ (ПЛОЩАДЬ ТРЕУГОЛЬНИКА) (LRN).....	34
15.13.	МИНИМАЛЬНОЕ РАССТОЯНИЕ (MDT).....	34
15.14.	КРАТЧАЙШИЙ ПОЛЕТ (SFL).....	35
15.15.	ДВОЙНОЙ СБРОС МАРКЕРОВ НА МИНИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ ОДИН ОТ ДРУГОГО (MDD).....	35
15.16.	МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ЗА ОГРАНИЧЕННОЕ ВРЕМЯ (XTD).....	35
15.17.	МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ (XDI).....	35
15.18.	ДВОЙНОЙ СБРОС МАРКЕРОВ НА МАКСИМАЛЬНОМ УДАЛЕНИИ ОДИН ОТ ДРУГОГО (XDD).....	35
15.19.	УГОЛ (ANG).....	35
15.20.	ТРЕХМЕРНАЯ ФИГУРА (ЗДТ) (ДЛЯ МЕРОПРИЯТИЙ С ПОДСЧЕТОМ РЕЗУЛЬТАТОВ ПО ЛОГТЕРУ).....	36

15.21. LEAST TIME TASK (LTT) – НАИМЕНЬШЕЕ ВРЕМЯ (LTT).....	36
15.22. MOST TIME TASK (MTT) – НАИБОЛЬШЕЕ ВРЕМЯ (MTT)	36

Приложение 1. СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	37
---	-----------

Документы, на которые имеются ссылки:

GS	Спортивный Кодекс, Общий Раздел, версия 2016 г.
S1	Спортивный Кодекс, Раздел 1, версия 2016 г.
SOH/POB	Руководство Офицера по Безопасности, версия 2016 г.
SOH/RPC	Руководство по Проведению Соревнований, версия 2015 г.
OH/PH	Руководство Наблюдателя, версия 2010 г.

РАЗДЕЛ I – ДЕТАЛИ МЕРОПРИЯТИЯ

I.1. НАЗВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Мероприятие имеет официальное название: «XIV Международный культурно-зрелищный спортивный фестиваль «Небо России 2016».

В период фестиваля состоятся следующие соревнования по воздухоплаванию на тепловых аэростатах:

XI Кубок России по воздухоплавательному спорту;

VIII Кубок Рязанской области по воздухоплавательному спорту.

I.2. САНКЦИИ (S1 An3 2)

Мероприятие проводятся под санкцией Федерации воздухоплавания России и Министерства спорта России.

I.3. ОРГАНИЗАТОР

Соревнования организованы Федерацией Воздухоплавания России, Федерацией воздухоплавательного спорта Рязанской области, Администрацией Рязанской области, Администрацией города Рязань.

I.4. КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ

390029, Россия, г. Рязань, ул. Весенняя, д. 1/28, кв. 48

E-mail: smavrin@yandex.ru, festival@fvro.ru

Факс/тел: 8(4912)76-69-45

Мобильный: +7-920-973-03-70, +7-920-973-03-80

I.5. ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

Директор мероприятия, офицер безопасности

Лев Маврин

Спортивный директор

Игорь Старков

Ассистент Спортивного директора

Александр Маврин

Старший дебрифер

Николай Краснов

Руководитель судейской команды

Евгения Донюкова

Руководитель команды измерителей

Дамир Менгазетдинов

Руководитель пресс-центра

Жанна Лосева

Жюри: Жюри будет выбрано на генеральном брифинге из числа пилотов в соответствии с нижеуказанными процедурами:

Список кандидатов для выбора жюри должен быть составлен из состава всех участников. Из этого списка, при необходимости, выбирается Жюри в составе 3 человек, которые выберут Председателя Жюри уже из своего состава.

Кандидатура для голосования может быть исключена из списка кандидатов для выбора жюри в следующих случаях:

а) по отводу Директора;

б) по отводу участника, подавшего протест;

в) по самоотводу кандидата, в случае, если причина самоотвода будет принята Директором.

Затем Жюри избирается участниками тайным голосованием из оставшихся в списке кандидатов для голосования.

I.6. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Местом проведения фестиваля является Рязанская область в пределах района соревнований. Центром соревнований в 2016 году является «Рязанский институт развития образования», расположенный по адресу: г. Рязань, ул. Урицкого, 2А. Координаты: 54°36'56"С, 39°45'45"В.

I.7. ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Соревнование начнётся в Воскресенье, 14 августа 2016 года и закончится в Воскресенье, 21 августа 2016 года. Первый спортивный полёт будет проведён вечером в Понедельник, 15 августа 2016 года. Крайним днём спортивных полётов будет утро Пятницы, 19 августа 2016 года, если не будет выполнен минимум заданий, то крайний спортивный полёт будет вечером в Пятницу 19 августа 2016 года.

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

Размер взноса, сопровождающего протест, равен 6000 руб.

I.9. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ЯЗЫК (GS 4.9.5 часть)

I.9.1. Официальным языком соревнований является русский. В случае, если у Пилота или Жюри есть сомнения в корректности перевода, должна использоваться английская версия типовых правил.

РАЗДЕЛ I – ДЕТАЛИ СОРЕВНОВАНИЯ

I.9.2. Печатный материал (информация по заданию, метеорологическая информация и т.д.) будет на русском языке. Брифинги будут проводиться на русском языке. По запросу иностранных спортсменов им будут предоставлены индивидуальные переводчики.

I.9.3. В Правилах мужской род используется по умолчанию. Везде, где встречается мужской род (пилот, спортсмен и т.д.), предполагается, что женский род также имеется в виду.

I.10. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ

В Мероприятии может принять участие любой пилот, соблюдающий требования законодательства РФ, Спортивного Кодекса и настоящих Правил.

I.11. ДАТА ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА ЗАЯВОК

Дата окончания приёма заявок на участие в мероприятии – 31 июля 2016 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, нанесённый 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 800 000 рублей. Пилот должен представить документы о наличии страховки, действительной на период проведения Мероприятия и распространяющейся на любой аэростат, на котором он может летать (либо он может приобрести таковую у организаторов). 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 1 листа. Границы района соревнований ограничены географическими точками с координатами: 2200/7520, 5800/7560, 8290/5100, 8320/2100, 2260/2220, 2200/7520. Магнитное склонение в период соревнований – 10°54' E ± 0°24'.

Map Datum: WGS84

Grid System: UTM

II.2. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЙОНА СОРЕВНОВАНИЙ (7.2)

Все запретные зоны, перечисленные в п. II.3, считаются находящимися вне границ района соревнований, если иное не сказано в задании по полёту.

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

№	Цвет	Район	Высота, м MSL	Координаты	Радиус, м
1	Красный	аэродром Дягилево	6000	3751/5544	3500
2	Красный	Нефтезавод	500	4897/4643	2400
3	Красный	Телевышка	500	4904/5122	250
4	Красный	Промзона	500	3827/6113	500
5	Красный	Полигон	6000	6468/6090	4250
6	Красный	Ферма	150	5168/5857	150
7	Красный	г. Рязань	250		
8	Голубой	район соревнований	3000		

Запретная зона № 6 представляет собой два разделённых рекой Павловкой района городской застройки города и отмечена на официальной карте соревнований.

Координаты 1 (района) зоны: 3867/5989, 3981/6082, 4101/6072, 4384/5794, 4451/5516, 4348/5408, 4154/5361, 4069/5734, 3867/5989.

Координаты 2 (района) зоны: 4560/5480, 4870/5428, 4921/5476, 5346/5206, 5381/5078, 5247/4883, 5210/4733, 4986/4884, 4498/4955, 4249/5119, 4292/5266, 4488/5380

II.4. ЗОНЫ ОБЩЕГО СТАРТА (9.1.1)

№	Координаты	Высота, м MSL	Описание
1	5211/5698	93	Лётное поле
2	6092/3903	140	аэр. Протасово

II.5. ОБЩИЕ ТОЧКИ СТАРТА (9.1.2)

CLP 1	5211/5698
CLP 2	6092/3903

II.6. РАЗРЕШЕНИЕ ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦА (9.3)

В дополнение к Правилу 9.2.2 применяется следующее: общественные места, такие как общественные парки, скверы и берега рек, рассматриваются как места, не требующие особого разрешения на взлёт и посадку. Кроме того, пилоты могут взлетать без предварительного разрешения со второстепенных дорог, при этом корзина должна находиться на краю дороги и не создавать помех дорожному движению. Оболочка может лежать на поле, если это поле недавно убрано и/или не является активно обрабатываемым и при этом не наносится никакого ущерба.

II.7. ЖИВОТНЫЕ И ПОСЕВЫ/УРОЖАЙ (10.6)

Аэростаты не должны лететь ближе 150 м от животных или сооружений их содержащих.

II.8. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (10.11)

Применяются российские правила дорожного движения.

II.9. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (10.14.)

Без специальных инструкций.

II.10. ПРОЦЕДУРА ОТЗЫВА («ВСЕМ НА ЗЕМЛЮ!») (10.15)

Организаторы могут ввести процедуру подачи команды «Всем на землю».

В случае применения такой процедуры о ней будет объявлено дополнительно.

II.11. ЦЕЛИ (12.1)

Центром перекрёстков дорог является пересечение центральных линий дорог, показанных на карте. Директор может предоставлять графические схемы сложных пересечений. Следующие типы дорог (их пересечения) разрешены к использованию Пилотом для выбора целей:

цветная – цветная;

цветная – непрерывная чёрная.

II.12. ЦЕЛИ, ВЫБИРАЕМЫЕ ПИЛОТАМИ (12.2)

От Пилота не будет требоваться привязывать цель к объектам на карте (перекрёсткам и т.п.)

Цель (звезда или центр трёхмерной фигуры), выбранная Пилотом, не может находиться в пределах запретных зон.

Если в Листе заданий сказано, что в декларации должна быть указана высота, а в поданной декларации высота отсутствует или находится ниже уровня земли, результат будет считаться до цели на уровне земли – 200 м MSL.

Спортивный директор может предоставить список целей, которые могут быть выбраны Пилотом.

II.13. МЕСТО НАХОЖДЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОЙ ДОСКИ ОБЪЯВЛЕНИЙ (5.10)

Место расположения Официальной Доски Объявлений будет доведено на генеральном брифинге.

II.14. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОТВЕТОВ НА ЖАЛОБЫ (5.3)

Ответы на жалобы и протесты будут публиковаться на Официальной доске объявлений ежедневно за 1 час до брифингов по заданию или по индивидуальному уведомлению Участника.

II.15. ВРЕМЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ ОТВЕТОВ 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.)

Не применяется.

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

а.) GPS-логгеры:

На Мероприятии будут использоваться логгеры RoyalTek BT-2300. Установки п/о GPS-логгеров задаются Спортивным директором. Любое вмешательство Пилота в конфигурацию устройства запрещено. Если Участник обнаружит иные установки, он должен обратиться к уполномоченному официальному лицу.

б.) Конфигурация:

Установки для данного Мероприятия будут таковы:

- интервал времени - 1 секунда
- высота - не барометрическая, измеренная по GPS
- единица измерения высоты - метр
- дата/время - местное время
- установки карты - WGS84 / UTM

Пилотам рекомендуется установить такие же настройки и интервалы записи в своих GPS-устройствах. Чтобы GPS-устройство Участника могло быть использовано для расчётов, оно должно быть настроено на интервал записи не более 2 секунд. Если Участник желает, чтобы трек его собственного GPS был использован для определения результата в случае повреждения или отсутствия трека официального логгера, он должен предоставить соответствующий GPS-PC кабель.

в.) Обращение с логгером:

- GPS-логгер вместе с зарядным устройством будет выдан Участнику на Генеральном брифинге. Участник несёт полную ответственность за хранение, зарядку и использование логгера на протяжении всего Соревнования.

Логгер должен быть включён примерно за 10 минут до предполагаемого времени первого взлёта (для надлежащей инициализации устройства), во время последующих полётов, примерно за 5 минут.

Чтобы включить логгер, переведите выключатель в позицию ON.

Значения световой индикации GPS-логгера:

мигает зелёный – GPS-позиция не зафиксирована;

горит зелёный – GPS-позиция зафиксирована;

мигает жёлтый – низкий заряд батареи;

горит красный, а зелёный нет – заполнена память (сообщите об этом, если это произошло на стартовом поле);

мигает синий – Bluetooth не подключен;
горит синий – Bluetooth подключен.

Чтобы выключить логгер, переведите выключатель в позицию OFF.

- Пилоты могут использовать информацию с официального логгера, получаемую с помощью Bluetooth, для выполнения полётов по ноутбуку. Участники не могут жаловаться, если это использование информации приведёт к ошибкам в файле официального трека.

- GPS-логгер должен быть надёжно закреплён на силовой ленте оболочки аэростата (СНАРУЖИ!) справа по ходу движения в 2-х метрах от горловины оболочки.

- GPS-логгер должен быть выключен сразу после окончательной посадки.

В случае возникновения любых проблем, которые не могут быть решены Участником самостоятельно, ему следует немедленно связаться с уполномоченным официальным лицом.

Штраф за любое повреждение логгера или его потерю – 6000 рублей, за утерю или повреждение зарядного устройства – 500 рублей.

После Мероприятия Участник может запросить у организаторов свои треки.

GPS-логгеры будут использоваться для нужд Соревнований, как предписано Правилами.

Участник ответственен за любое повреждение или потерю GPS-логгера между его получением и возвращением.

За нарушение правил обращения с GPS-логгерами может быть без предупреждения наложен штраф.

II.18. ВРЕМЯ ОТДЫХА (5.2)

Периоды 00:00–04:00 и 10:00–14:00 по местному времени исключаются из временных ограничений на жалобы и протесты. Общее время отдыха в день должно составлять не менее 8 часов.

II.19. МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР ОБОЛОЧКИ АЭРОСТАТА (3.3)

Максимальный размер оболочки аэростата, на которых разрешено участвовать в соревнованиях – AX8 (3000 м³/105000 куб. футов).

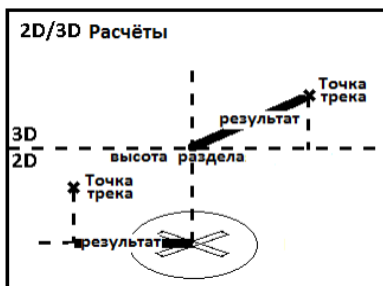
II.20. ОЦЕНЕННЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (12.15.2)

Оценённый результат, основывающийся на наихудшей интерпретации имеющихся свидетельств, будет применяться, только если маркер был сброшен с высоты, не превышающей 500 м MSL.

II.21. ВЫСОТА (14.6.4)

Будет использоваться высота (MSL), измеренная GPS.

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



Высотой раздела между подсчётом результатов в 2D (плоскости) и 3D (гипотенузе) является 250 м MSL.

Если используются наземные цели или мишени, результатом, измеренным по точкам трека, будет:

расстояние в 3D до точки, являющейся проекцией цели/мишени на высоту раздела, если точка трека находится выше высоты раздела, или расстояние в 2D до цели/мишени, если точка трека находится ниже высоты раздела.

Когда используется виртуальная цель, результаты измеряются в 3D.

II.23. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ (6.1)

Соревнования будут проводиться с использованием наблюдателей, измерительных команд и GPS логгеров, при этом данные логгеров могут быть использованы для определения результатов.

II.24. КООРДИНАТЫ КАРТЫ (7.8)

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

37V 5 5214 7 (37-номер зоны, V-полоса широты и 6 цифр для координаты Запад-Восток)

60 5684 0 (7 цифр для координаты Юг-Север)

Для обозначения точки на карте соревнований должен использоваться восьмизначный формат представления координат (для вышеприведённого примера 5215–5684) – первые четыре цифры обозначают координату в направлении Запад/Восток, вторые четыре цифры – координату в направлении Юг/Север (Сначала Запад/Восток, затем Юг/Север). Последняя цифра полного формата игнорируется, и результат округляется по правилам округления. При этом допускается использовать в качестве разделительного символа тире, пробел или косую черту (слеш).

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

ГЛАВА 1 – ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ

1.1. ЦЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ(S1 5.2)

Цели соревнований следующие:

- определение пилота-победителя Кубка России;
- определение пилота-победителя Кубка Рязанской области;
- способствование развитию воздухоплавания в России путём соревнования пилотов и сравнения лётных качеств аэростатов;
- укрепление дружбы между аэронавтами всех стран.

1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

1.2.1. Все пилоты будут соревноваться в одних и тех же полётных заданиях. Результаты будут сведены в одну таблицу.

Победители будут определяться в двух категориях:

- Кубок России;
- Кубок Рязанской области.

1.2.2. Победителем Кубка России будет назван пилот/пилотесса, набравший (-ая) наибольшее совокупное число очков в общем зачёте среди российских участников.

1.2.3. Победителем Соревнования Кубка Рязанской области будет назван пилот наибольшее совокупное число очков в зачёте среди участников из Рязанской области.

1.2.4. Победители и призёры соревнований определяются по результатам не менее трёх заданий, выполненных в не менее чем двух самостоятельных полётах.

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

1.3.1. Глагол «должен» (Shall и Must) означают обязательное применение. Невыполнение обычно ведёт 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

Если не отправлено в электронном виде, при прохождении регистрации 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;

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 Пилотом) является лицо, зарегистрированное Оргкомитетом и участвующее в спортивном мероприятии.

2.1.2. После переключки Пилотов на Генеральном брифинге спортивного мероприятия замена Пилота не разрешается.

2.2. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИИ(GS 3.7.2)

2.2.1. Мероприятие открыто для участия всех пилотов-спортсменов, признающих Спортивный Кодекс ФАИ и требования настоящих Правил.

2.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Пилот-командир теплового аэростата должен получить право (полномочия) действовать в качестве пилота-командира, как минимум, за три месяца до начала мероприятия. Каждый Пилот должен иметь ко дню регистрации, по меньшей мере, 35 часов налёта в качестве пилота-командира аэростата своего подкласса.

2.4. СПОРТИВНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ

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 каждого Пилота должна быть получена организаторами до истечения срока приёма заявок, за исключением иных случаев, предусмотренных организаторами.

2.6. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРИНЯТИЯ ЗАЯВКИ

Пилоту, не получившему до 31 июля 2016 г. подтверждения его участия, 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

Подаявая 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

Подаявая заявку на участие в соревнованиях, Пилот тем самым берет на себя всю ответственность за вред, убытки или ущерб, причинённый 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)

Заявитель и Пилот полностью отвечают за безопасную эксплуатацию своего аэростата на всех стадиях наполнения, взлёта, полёта 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 полёта. Пилот отвечает за все действия своей команды во время проведения мероприятия.

2.12. ТРЕБОВАНИЯ К ПОВЕДЕНИЮ СПОРТСМЕНОВ (S1 An3 4)

От всех заявившихся на участие в мероприятии, участников и членов их экипажей требуется спортивное поведение и выполнение указаний официальных лиц мероприятия. Недопустимое 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, подъёмная сила которых образуется исключительно как результат нагревания воздуха. Оболочка не должна содержать иных газов, кроме воздуха и обычных продуктов сгорания.

3.1.3. Клапаны (на оболочке), предназначенные для поворота или придания аэростату движения, могут использоваться в полёте только по завершении всех заданий. Штраф от 250 до 500 очков по заданию.

3.2. ТОПЛИВО

На каждом аэростате должно быть достаточно топлива для выполнения полёта с разумным запасом. Нехватка топлива для выполнения полёта не является основанием для протеста.

Примечание: Пилотам не рекомендуется летать на аэростатах с количеством топлива менее, чем на 2 часа полёта.

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.

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. Повреждённые 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 произведённого ремонта. Штраф: до 1000 очков по соревнованию.

3.6. СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЁТОМ (S1 5.9.2)

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

3.7. ВЫСОТОМЕР

Каждый аэростат должен быть снабжён исправным высотомером.

3.8. НОМЕРА ПИЛОТОВ

Организаторы обеспечат каждого Пилота двумя полотнищами с его номером. Полотнища должны быть размещены на двух противоположных сторонах корзины во время выполнения заданий. Все транспортные средства команды должны иметь на противоположных сторонах чётко видимые номера Пилота.

3.9. ГОНДОЛА

Термин «гондола» включает любое средство для размещения экипажа и пассажиров, вне зависимости от его конструкции.

3.10. ПОДБОР

3.10.1. Команда подбора не должна находиться в Зоне Измерения Маркера (ММА) или внутри 100-метровой зоны (если ММА менее 100 м) мишени без разрешения официального лица (лиц). Команде подбора не разрешается размечать центр перекрёстка (допускается нанесение временных отметок, например, полосками бумаги).

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 150 м от цели или мишени, назначенной Директором или выбранной Пилотом.

ГЛАВА 4 – ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

4.1. ДИРЕКТОР СОРЕВНОВАНИЙ (GS 4.3.5)

4.1.1. 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 утверждён Бюро Федерации воздухоплавания России.

4.1.2. 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

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

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 «Директор соревнований».

4.2. СТЮАРДЫ / СОВЕТНИКИ ДИРЕКТОРА (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 ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ (S1 5.11)

4.4.1. Офицер по безопасности проведения соревнований должен быть утверждён Бюро Федерации воздухоплавания России.

4.4.2. Офицер по безопасности должен давать рекомендации Директору соревнования по любым вопросам, касающимся безопасности.

ГЛАВА 5 – ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ

5.1. ПОМОЩЬ (GS 6.1.3, S1 An3 7.1)

В любое время в течение соревнования участник, не удовлетворённый какими-либо обстоятельствами, вправе обратиться за помощью к соответствующему официальному лицу. Он может попросить проверить его результат, очки или разъяснить способ подсчёта.

Если участник не удовлетворён оказанной помощью, он может подать жалобу директору или назначенному официальному лицу.

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 удовлетворён.

5.2.3. Официальная жалоба должна быть подана на русском языке в письменном виде и на неё должен быть дан письменный ответ.

5.2.4. Пилот вручает или передаёт жалобу Директору или назначенному им официальному лицу, которые обязаны подтвердить получение жалобы и записать время её 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 неё. 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 РАМКИ

5.6.1. ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ 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 подсчёта очков, должны быть поданы Директору в течение 8 часов после опубликования официальных результатов по заданию. Часы отдыха, определённые 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 РАМКИ НА ПОДАЧУ ПРОТЕСТОВ

- 5.6.2.1. Пилот, намереваящийся подать протест, должен в течение 1 часа после ответа на его жалобу объявить Директору о своём намерении подать протест.
- 5.6.2.2. В течение 8 часов после ответа на его жалобу он должен представить свой письменный протест на русском языке вместе с залоговым взносом согласно п.1.8 Правил. Часы отдыха, определённые в разделе «Детали мероприятия» будут исключены из временных ограничений на подачу протестов.

5.6.3. СОКРАЩЕНИЕ СРОКОВ ВРЕМЕНИ НА ПОДАЧУ ЖАЛОБ И ПРОТЕСТОВ

- 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 полётов.
- 5.6.3.4. Временные рамки 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 отчёт 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 невозвращённые взносы, полученные с протестами, жюри должно передать в течение 28 дней после окончания мероприятия в дирекцию «XIV Международного культурно-зрелищного спортивного фестиваля «Небо России 2016».

5.9. УТВЕРЖДЕНИЕ ЖЮРИ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЙ И НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ (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 результаты до их опубликования.

5.10. ОФИЦИАЛЬНАЯ ДОСКА ОБЪЯВЛЕНИЙ

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.

ГЛАВА 6 – НАБЛЮДАТЕЛИ И GPS ЛОГГЕРЫ

6.1. СТРУКТУРА СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования будут проводиться в формате, определённом в Разделе II (II.22). 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.

6.4. ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ НАБЛЮДАТЕЛЕМ

6.4.1. Наблюдатель не должен помогать Пилоту советами. Ему не следует объяснять или интерпретировать правила Пилоту.

6.4.2. Он не должен оперировать с маркером или любым средством управления аэростатом во время выполнения задания.

6.4.3. Если он пожелает, и если его просит Пилот, он может помочь в переноске и наполнении аэростата, а во время полёта – 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.

6.6.1. Обязанностью Пилота и команды является доставить Наблюдателя к месту взлёта и после замера результатов и подбора аэростата, вернуть его как можно быстрее в Центр Соревнований.

6.7. ФОТОГРАФИРОВАНИЕ

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

6.8. ОТЧЕТ НАБЛЮДАТЕЛЯ

Пилот должен прочитать и подписать отчёт Наблюдателя после завершения полёта. Если пилот не согласен с какой-либо информацией в отчёте, он должен отметить это при подписании отчёта.

6.9. GPS ЛОГГЕРЫ

GPS-логгер – это прибор, который записывает траекторию полёта аэростата. Записываемые точки траектории определяют положение (долготу, широту), высоту (GPS) и отметку времени.

В соревнованиях GPS-логгер может быть использован как регистрирующий прибор для контроля соблюдения 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. Пилот несёт полную ответственность за зарядку логгера перед каждым полётом.
- 6.10.2. Пилот после брифинга должен взять с собой логгер и перед взлётом, предварительно включив логгер, закрепить его на оболочке своего аэростата в определённом месте – в 2-х метрах над «юбкой» оболочки.
- 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.
- 6.10.5. Пилот должен вернуть логгер назначенному официальному лицу. За любую необоснованную задержку возвращения логгера Пилот может быть оштрафован.

6.11 (не используется)

6.12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Пилот несёт 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 любой другой GPS для восстановления утерянной информации о траектории его полёта.
- 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 подсчёта результата (фиксирующую местоположение, высоту и время), настроенный так же (интервал и т.п.), как и официальный логгер.

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 района соревнований. Взлёт и зачётная посадка вне района соревнований запрещены и Пилоты не получают результата в соответствующих заданиях. Декларирование цели в зонах, определённых 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 (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, жёлтой 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 декларированы 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, Жёлтая и Голубая.
- 7.3.4. **Красная запретная зона** – ограничивает использование воздушного пространства и должна включать ограничение по высоте, НИЖЕ которого Пилот не должен летать.
- 7.3.5. **Жёлтая запретная зона** – ограничивает территории, где не разрешаются взлёты и посадки.
- 7.3.6. **Голубая запретная зона** – ограничивает использование воздушного пространства и включает 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 подсчёте 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 определённого списка, предоставленного Директором, можно использовать их трёхзначный 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 полётным днём, 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 официальных результатов по полёту.

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 полёте. 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. Штрафы, относящиеся к взлётам, 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.

8.4.6. Минимальное расстояние от точки взлёта до цели или мишени относится также ко всем другим целям или мишеням в данном полёте, если иное не указано в информации по заданию.

8.4.7. 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 влечёт 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 проведён 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 даётся 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 её 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. указание для Наблюдателя: следование по земле/полёт по приглашению пилота;
- h. полёт соло (если назначен);
- i. период поиска маркера.

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. зачётный период, зачётная зона и/или зачётное воздушное пространство (если установлены);
- e. 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 даётся 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. Такая заявка подаётся 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 обязаны проводить для опоздавшего Пилота 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, определённых 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 полёте. После наполнения аэростата Пилот не может перемещать его в пределах зоны общего старта (CLA), если только этого не требуется по соображениям безопасности, и только с разрешения ответственных официальных лиц.

9.1.2. Точка Общего Старта (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 старта отдельных аэростатов.

9.2. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СТАРТОВЫЕ ПЛОЩАДКИ

9.2.1. Индивидуальные стартовые площадки выбираются Пилотами. Граница индивидуальной стартовой площадки – окружность радиусом 100 м от Точки Индивидуального Старта (ILP) либо физическая граница площадки, если она расположена ближе.

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. Разрешение должно быть получено в присутствии официального лица или Наблюдателя. Штраф за нарушение – до 250 очков по заданию.

9.2.3. В заданиях, где Пилоты сами выбирают места взлёта, Точка Индивидуального Старта – это местонахождения корзины в начале горячего наполнения.

9.2.4 В заданиях, где разрешено несколько взлётов, в случае если оболочка не погашена, место посадки прерванного полёта считается местом старта и Точкой Индивидуального Старта для следующего взлёта.

9.2.5. Индивидуальные стартовые площадки не должны находиться вне района соревнований. Штраф – отсутствие результата по первому заданию соответствующего полёта.

9.2.4. Аэростат, наполненный в пределах индивидуальной стартовой площадки, не должен взлетать вне этой площадки. Для взлёта за пределами ILP оболочка должна быть погашена и аэростат перевезён для наполнения на новую стартовую площадку. Штраф – отсутствие результата по первому заданию соответствующего полёта.

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 скорости не более 15км/ч. 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 жёлтый 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 землёй. Можно быстро проверить горелки и подать холодный воздух в оболочку для её 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 Точки Индивидуального 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. Размещённые на сигнальном пункте флаги имеют следующее значение:

КРАСНЫЙ Взлёт запрещён. Все предыдущие разрешения на взлёт отменяются.

ЗЕЛЕНЫЙ Разрешение всем аэростатам начать наполнение горячим воздухом.

ГОЛУБОЙ Разрешение «голубой» волне (аэростаты с нечётными номерами) начать наполнение горячим воздухом.

БЕЛЫЙ Разрешение «белой» волне (аэростаты с чётными 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 взлёт, произведённый 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 жёлтый предупреждающий флаг.

9.10. ПОМЕХИ ДРУГИМ АЭРОСТАТАМ

Если полностью наполненный аэростат Пилота создаёт помехи другому аэростату, он может быть перемещён 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 сокращён.

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 взлёту и имеет положительную подъёмную 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 взлёту. Руководитель старта даёт разрешение на взлёт, 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 взлёте, продление времени старта не гарантируется пилотам, которые подают сигнал белым флагом в последние 10 мин. до окончания стартового периода.

9.15.3. Руководитель старта даёт каждому Пилоту разрешение на взлёт, используя нижеприведённые 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 взлёт	Взлёт разрешаю	Отменяю все предыдущие указания. Жди

9.15.4. Разрешение на взлёт ни в коей мере не освобождает Пилота от ответственности за обеспечение безопасности при взлёте, в том числе за выбор скорости подъёма, исключая возможность столкновения с препятствиями или другими аэростатами и сохранением безопасности в полёте. 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 ПРИМЕНЕНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Когда пилот полностью готов к взлёту, он должен поручить опытному члену своей команды сообщить ему, когда воздушное пространство над аэростатом и с наветренной стороны будет свободно для взлёта. 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)

Момент (позиция и время), когда аэростат впервые полностью оказывается в воздухе.

Аэростат считается находящимся в воздухе, если его оболочка, корзина, экипаж и все основные части его оборудования и полезного груза не имеют контакта с землёй или водной поверхностью или с чем-либо прикреплённым или покоящимся на земле или на водной поверхности.

9.19. ЗАЧЕТНЫЙ ВЗЛЁТ

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

9.20. ПРЕРВАННЫЙ 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 отведённом 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 трёх 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 ПОЛЁТА

10.1. СТОЛКНОВЕНИЯ В ПОЛЁТЕ

10.1.1 Если два аэростата сближаются в полёте, 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 отстранён от следующего полёта (полётов).

10.1.4 Касание оболочек при полёте, 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 полёта (СОН).

10.2. НЕБЕЗОПАСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ

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

Критичной скоростью считается вертикальная скорость сближения, превышающая 2 м/с, при расстоянии между аэростатами до 50 м (в проекции 2D) и 150 м (в проекции 3D).

Нижний аэростат		Верхний аэростат	
Скорость, м/с	Штраф	Скорость, м/с	Штраф
1	Предупреждение	-1	200
2	100	-2	400
3	300	-3	600
4	500	-4	800
5	700	-5	1,000
6	1,000	-6	1,000

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

Например, если участник, поднимающийся со скоростью 10 м/с, сталкивается с ровно летящим аэростатом, 75% ответственности лежит на поднимающемся участнике и 25% – на летящем ровно. Если же, однако, быстро снижающийся участник сталкивается с ровно летящим аэростатом, 100% ответственности лежит на снижающемся участнике и с него снимается 100% штрафа.

Если участник – рецидивист, он будет наказываться строго, вплоть до дисквалификации.

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 лёгких 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 полёта 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 (п. 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. Пилот может с согласия Наблюдателя взять его в корзину в отдельный полёт.

10.9.3. От Пилота могут потребовать выполнения полёта «соло» или «соло с Наблюдателем (по выбору)», как это указано в данных по заданию. Штраф за нарушение – 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

Автомшины 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 её в период между взлётом и окончательной посадкой.

10.13. ПОМОЩЬ

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

10.14. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Нарушение Воздушного законодательства, которое не влечёт 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 полёта.

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).

11.3. ЗАЧЕТНАЯ ПОСАДКА

11.3.1. В заданиях, где от Пилота требовалось сделать отметку (физическую или электронную), но он предпочёл этого не делать, его посадка считается зачётной. Зачётным положением при такой посадке является финальное положение корзины. При этом учитываются объявленные зачётные 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 назначенному Наблюдателю при первой же возможности.

11.3.4. Если иного не указано в информации по заданию, зачётная посадка не разрешается ближе, чем в 200 м от целей и мишеней и в пределах ММА.

11.4. КАСАНИЕ ЗЕМЛИ 1-го РОДА

После прохождения границ взлётной зоны никакая часть аэростата или чего-либо, закреплённого на нём, 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 лёгкое 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, прикреплённое 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 – 100 очков по заданию за каждое лёгкое 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

12.1. ЦЕЛЬ

12.1.1 Место, определённое координатами на карте соревнований, установленное Директором или выбранное Пилотом.

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

12.1.2 В случае, если заявленная 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 полёта, связанных с рассматриваемой целью.

12.1.3 Директор может предоставить список заранее определённых целей. В списке цели пронумерованы трёхзначными номерами, рядом приведены их координаты на карте.

12.2. ЦЕЛЬ, ВЫБРАННАЯ ПИЛОТОМ

12.2.1. Цель, выбранная Пилотом, если иного не предусмотрено в информации по заданию, должна быть целью из списка, предоставленного Спортивным директором.

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 (не применяется).

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 определённого списка, предоставленного Директором, можно использовать их трёхзначный номер.

12.3.2. В случае неопределённости, 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, отведённого на декларирование. При этом на декларации должны быть чётко 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 чётко указать время, чтобы её 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, и Пилот не сделал этого, он не получает результата.

12.4. (не используется)

12.5. МИШЕНЬ

12.5.1. Видимый крест (описанный в РПС), размещённый вблизи цели или в определённых 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 изменённый или неофициальный маркер – до 250 очков по заданию.

12.7. ТРЕБОВАНИЕ ВИДИМОСТИ МАРКЕРА ПРИ ВЗЛЁТЕ

Все маркеры должны быть видны в корзине при взлёте. Назначенный Наблюдатель может осведомиться у Пилота о маркерах, если их не видно.

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, ему не должно быть сообщено никакого горизонтального по отношению к корзине движения. Единственной силой, действующей на маркер, должна быть сила гравитации. Человек, бросающий маркер, должен держать развёрнутый маркер за ленту (за её не утяжелённый 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 зачётную 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 утяжелённой частью маркера в том месте, где маркер остановился после падения из аэростата. Если маркер после падения был перемещён 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.

12.12. (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 определённое 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 подсчётом очков по данным GPS-логгеров)

12.15.1. Маркер, который был сброшен в ММА, считается утерянным, если он не был найден и не находился у официальных лиц в оговоренный срок. Участники могут уточнить у официальных лиц на мишени, если у них есть подозрения, что маркер может быть не найден. Участнику не позволено искать маркеры в Области измерения маркера 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 Область измерения маркеров.

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 GPS-логгера в наименее выгодной для участника интерпретации имеющихся доказательств.

12.15.3. От Участника может потребоваться оплатить повреждённый, не подлежащий дальнейшему использованию, утерянный или невозвращённый маркер. Участник обязан вернуть маркеры, сброшенные вне ММА.

12.16. УТЕРЯННЫЙ МАРКЕР (для соревнований с наблюдателями)

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.

РАЗДЕЛ III – ПРАВИЛА

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 зачётным положением является наиболее выгодное из положений ближайшего маркера или посадки.

12.16.3. В случае если Пилот повредил, потерял или не возвратил маркер до начала следующего предполётного брифинга, он обязан уплатить 500 рублей дирекции Кубка.

12.17. ЗАЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

12.17.1. Зачётный период – это промежуток времени, в течение которого цель, мишень или зачётная зона считаются действующими. Зачётный 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 Наблюдателем или иными официальными лицами, или Пилот совершил посадку в пределах отведённого времени. В противном случае Пилот получит результат по точке трека.

12.17.3. Пилот, не достигший зачётной позиции в течение зачётного периода, не получает результата.

12.17.4. При любых обстоятельствах зачёт после официального захода солнца запрещён.

12.18. ЗАЧЕТНАЯ ЗОНА

12.18.1. Одна или более зон, объявленных Директором в информации по заданию, в которых может быть получена зачётная отметка. Если иначе не указано в информации по заданию, границей зачётной зоны является внутренний край твёрдой поверхности дороги или край дороги, посыпанный гравием, внутренний берег реки или по-другому обозначенная территория. Если любая часть утяжелённого конца маркера находится на границе зачётной зоны, положение маркера считается зачётным.

12.18.2. Пилот, не достигший зачётной позиции внутри зачётной зоны(зон), не получает результата.

12.19. ЗАЧЕТНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Воздушное пространство или пространства, определённые Директором в информации по заданию, в пределах которого может быть достигнута зачётная точка трека. Если другое 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 зачётного пространства, будет считаться находящейся внутри него.

12.20. ЗОНА ИЗМЕРЕНИЯ МАРКЕРА (ММА)

12.20.1. Зона измерения маркера – это зона, определённая радиусом вокруг цели/мишени или чётко определённая 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 определён по точке трека или измерен назначенным Наблюдателем в пределах, оговоренных в листе с информацией по заданию.

12.21. ЗАЧЕТНАЯ ОТМЕТКА МАРКЕРА

12.21.1. Физическая отметка маркера считается зачётной, если она достигнута в пределах зачётной зоны или Зоны измерения маркера(ММА) в течение зачётного периода, если последний был установлен.

12.21.2. (не используется)

12.21.3. Зачётная отметка маркера имеет преимущество перед любой точкой трека.

12.21.4. Измерения следует производить до ближайшей к цели/мишени точки утяжелённой части маркера.

12.22. ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ

12.22.1. Точка траектории определяется полученными из GPS-логгера датой/временем, координатами и высотой полёта.

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 трёхмерной системе координат. Детали должны быть определены в Разделе II.

12.22.3. Результат пилота, рассчитанный по точке траектории, не может быть лучше возможного наилучшего результата в Зоне измерения маркера(ММА).

12.22.4. В заданиях без использования целей и мишеней для подсчёта результата будет использоваться горизонтальное расстояние (2D – в проекции на плоскость) между точками.

12.23 ЗАЧЕТНАЯ ТОЧКА ТРАЕКТОРИИ

12.23.1. Зачётной точкой траектории является точка траектории, отвечающая всем зачётным критериям, установленным в листе информации по заданию, таким, как зачётная зона и/или зачётное воздушное пространство и/или зачётный 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. Серьёзные 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 запрещённого оборудования и запрещённых препаратов или повторяющиеся серьёзные нарушения правил приводят, как правило, к отстранению 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 предупреждён.

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 случаи нарушения в следующих друг за другом заданиях в одном и том же полёте.

13.3. НАРУШЕНИЕ ДИСТАНЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

13.3.1. Пилот будет оштрафован, если выбранные им место взлёта, цель, отметка маркера или место посадки нарушают установленные дистанционные ограничения.

13.3.2. В случае, когда точка взлёта нарушает установленные естественные границы, нарушением считается расстояние до ближайшей корректной точки взлёта.

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.

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 по заданию за каждые 0,1% нарушения. За нарушения более 25% результат Участника будет определяться 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).

Вследствие наложения на него штрафов за нарушение расстояний Участник не может получить результат ниже, чем группа В).

13.4. ШТРАФНЫЕ ОЧКИ

13.4.1. Существует два вида штрафных очков:

- очки по заданию (task points);

- 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 её 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 счёте, 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 дистанционные штрафы. 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 переведённый 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 подсчёте (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 РЕЗУЛЬТАТЫ. Предварительные результаты публикуются только для информации и не учитываются при определении периода времени на подачу жалоб или протестов.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ. С момента опубликования официальных результатов начинается отсчёт времени на подачу жалоб/протестов.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ. Официальные результаты становятся окончательными по истечении всех отведённых 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 учётом всех наложенных временных и дистанционных штрафов. По результатам каждого задания Пилоты будут распределены на следующие группы:

Группа А: Пилоты, получившие результат по заданию (измеренный или оцененный согласно правилу утерянных 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 даёт больший результат.

Группа С: Пилоты, не совершившие зачётного взлёта или дисквалифицированные, получают ноль очков.

14.4.2. Для получения окончательного результата Пилота по заданию после подсчёта 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 подсчёта 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 (округлённое 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 = округлённое 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 = округлённые 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 максимально возможной точностью.

14.6.2. Будут применены следующие стандарты:

Метод определения результата	Точность	Пример (м)
Мерная лента/приборы	см	1,23
Шагами	м	236,00
При помощи координат карты	10 м	1250,00
GPS	1 м	1233,00

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 зачётного 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

Очки, набранные в общем зачёте, определяются суммированием очков, полученных в отдельных заданиях. Из двух Пилотов, имеющих равное количество очков в общем зачёте, преимущество отдаётся 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 зачётной точки трека как можно ближе к цели, выбранной и заявленной им.

15.1.2. Информация по заданию:

a. способ декларации;

b. разрешённое число целей;

c. 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 зачётной точки трека до ближайшей действительной заявленной цели. Наименьшее расстояние – наилучшее.

15.2. ЦЕЛЬ, ЗАЯВЛЕННАЯ СУДЬЕЙ (JDG)

15.2.1. Каждый Пилот должен попытаться сбросить маркер или достигнуть зачётной 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 зачётной 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 зачётной точки трека как можно ближе к одной из нескольких установленных целей.

15.3.2. Информация по заданию:

a. положение целей или мишеней.

15.3.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной 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 взлёта и пытаются сбросить маркер или достигнуть зачётной точки трека как можно ближе к установленной цели или мишени.

15.4.2. Информация по заданию:

a. положение цели или мишени;

b. минимальное и максимальное расстояние от точки индивидуального старта до цели или мишени;

c. разрешённое количество взлётов.

15.4.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до мишени, если она есть, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.4.4. Засчитывается только одна попытка (сброс маркера или зачётная посадка). В соревнованиях без использования логгеров зачётная посадка должна быть заявлена в качестве таковой назначенному Наблюдателю при первой же возможности.

15.5. ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОЛЕТА (FON)

15.5.1. Пилоты должны попытаться сбросить маркер или достигнуть зачётной точки трека как можно ближе к цели, выбранной и заявленной ими до взлёта или во время полёта.

15.5.2. Информация по заданию:

a. способ декларации;

b. разрешённое 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 зачётной 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 отчёта 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 зачётная декларация на маркере делает все декларации, сделанные на листе отчёта наблюдателя, недействительными.

Если пилот не заявил действительную цель, он не получает результата. Если пилот задекларировал большее число целей, чем было разрешено, его результат будет измерен до наименее выгодной из заявленных целей.

15.6. ЗАЯЦ И СОБАКИ (HNN)

15.6.1. Пилоты должны следовать за аэростатом-зайцем и пытаться сбросить маркер или достигнуть зачётной 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 полёта аэростата-зайца.

15.6.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до мишени. Наименьший результат – наилучший.

15.6.4. Отклонения продолжительности полёта 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 взлёта аэростата-зайца, следуют за ним и стараются сбросить свой маркер или достигнуть зачётной 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. местоположение точки взлёта аэростата-зайца;

c. назначенное время взлёта аэростата-зайца;

d. предполагаемая продолжительность полёта аэростата-зайца.

15.7.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до мишени. Наименьший результат – наилучший.

15.7.4. Если аэростат-заяц не взлетел в течение 5 мин. после установленного времени, задание считается отменённым.

15.7.5. Отклонения продолжительности полёта 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 зачётной точки трека внутри зачётной зоны как можно ближе к установленной цели.

15.8.2. Информация по заданию:

a. положение цели или мишени;

b. описание зачётной зоны (зон).

15.8.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до мишени, если она установлена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.9. ПРИЛЕТ В ЗАДАННОЕ ВРЕМЯ (CRT)

15.9.1. Пилоты стремятся сбросить свои маркеры или достигнуть зачётной точки трека внутри действующей зачётной зоны (зон) как можно ближе к установленной цели. Зачётные зоны имеют время работы.

15.9.2. Информация по заданию:

a. положение цели или мишени;

b. описание зачётной зоны (зон) и времени их работы.

15.9.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до мишени, если она установлена, или до цели. Наименьший результат – наилучший.

15.9.4. Пилот, который не достиг отметки или зачётной точки трека внутри зачётной зоны в течение времени её действия, не получает результата.

15.10. ГОНКА В ЗАЧЕТНУЮ ЗОНУ (RTA)

15.10.1. Пилоты должны стремиться сбросить маркер или достигнуть зачётной точки трека как можно скорее внутри зачётной зоны (зон) или зачётного воздушного пространства.

15.10.2. Информация по заданию:

a. процедура отсчёта времени;

b. описание зачётной зоны (зон или).

15.10.3. Результат – время с момента взлёта до сброса маркера или первой по времени зачётной 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 зачётной точки трека в зачётной зоне, если только было объявлено, что зачёт 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 (ELV)

15.11.1. Пилоты стремятся достичь максимального изменения направления полёта. Изменение направления – угол между прямыми, проведёнными через точки «А», «В» и «С».

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 от точки «А» до точки «В»;

c. минимальное и максимальное расстояния от точки «В» до точки «С».

15.11.3. Результат – 180^0 минус угол ABC. Наибольший результат – наилучший.

15.12. ПЛОЩАДЬ ТРЕУГОЛЬНИКА (LRN)

15.12.1. Пилоты стремятся достичь наибольшей площади треугольника, обозначенного точками «А», «В» и «С».

15.12.2. Информация по заданию:

a. положение точки «А»;

b. метод определения точки «В»;

c. метод определения точки «С»;

d. описание зачётной 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 зачётной точки трека как можно ближе к точке отсчёта после полёта в течение минимального заданного времени или на минимальное заданное расстояние.

15.13.2. Информация по заданию:

a. процедура отсчёта времени;

b. минимальное установленное время или расстояние;

c. точка отсчёта.

15.13.3. Результат – расстояние от отметки маркера или зачётной точки трека до точки отсчёта. Наименьший результат – наилучший.

15.13.4. Зачётное положение Пилота – отметка маркера или наилучшая точка трека после истечения минимального времени или прохождения установленного расстояния. Если применяются наблюдатели, зачётным положением является либо отметка маркера, при условии, что Наблюдатель видел, что маркер был сброшен после истечения минимального заданного времени, либо точка приземления, при условии, что кто-либо из официальных лиц видел аэростат находящимся в воздухе по истечении минимального заданного времени.

15.14. КРАТЧАЙШИЙ ПОЛЕТ (SFL)

15.14.1. Пилоты стремятся сбросить маркеры или достигнуть зачётной точки трека как можно ближе к контрольной точке внутри зачётной зоны (зон).

15.14.2. Информация по заданию:

a. описание зачётной зоны (зон).

b. точка отсчёта.

15.14.3. Результат Пилота – расстояние от точки отсчёта до отметки маркера или ближайшей зачётной точки трека. Наименьший результат – наилучший.

15.15. ДВОЙНОЙ СБРОС НА МИНИМАЛЬНОМ РАССТОЯНИИ (MDD)

15.15.1. Пилоты стремятся сбросить два маркера или достигнуть двух зачётных точек трека как можно ближе друг к другу внутри различных зачётных зон.

15.15.2. Информация по заданию:

a. описание зачётных зон.

15.15.3. Результат – расстояние между отметками маркеров или зачётными точками трека. Наименьший результат – наилучший.

15.15.4. Пилот получает результат только в том случае, если обе отметки маркеров либо обе зачётные точки трека находятся в разных зачётных зонах.

15.16. МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ЗА ВРЕМЯ (XDT)

15.16.1. Пилоты должны стремиться сбросить маркер или достигнуть зачётной точки трека как можно дальше от точки отсчёта в течение заданного времени.

15.16.2. Информация по заданию:

a. максимальное заданное время;

b. процедура отсчёта времени;

c. точка отсчёта.

15.16.3. Результат – расстояние от точки отсчёта до отметки маркера или зачётной 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 заданного времени, Пилот не получает результата.

15.17. МАКСИМАЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ (XDI)

15.17.1. Пилоты стремятся сбросить маркер или достигнуть зачётной точки трека на максимальном удалении от точки отсчёта внутри установленной зачётной зоны (зон).

15.17.2. Информация по заданию:

a. описание зачётной зоны (зон).

b. точка отсчёта.

15.17.3. Результат – расстояние от точки отсчёта до отметки маркера или зачётной точки трека. Наибольший результат – наилучший.

15.18. ДВОЙНОЙ СБРОС НА МАКСИМАЛЬНОМ РАССТОЯНИИ (XDD)

15.18.1. Пилоты стремятся сбросить два маркера или достигнуть двух зачётных точек трека как можно дальше друг от друга внутри зачётной зоны (зон).

15.18.2. Информация по заданию:

a. описание зачётной зоны (зон).

15.18.3. Результат – расстояние между отметками маркеров или наиболее удалёнными зачётными точками трека. Наибольший результат – наилучший.

15.19. УГОЛ (ANG)

15.19.1. Пилоты будут пытаться достичь наибольшего изменения направления полёта от заданного. Изменение направления – угол между заданным направлением и линией «А-В».

15.19.2. Данные по заданию:

a. описание точек «А» и «В»;

b. заданное направление;

c. 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 подсчётом результатов по логгеру)

15.20.1. Пилоты пытаются пролететь максимальное расстояние внутри заданного воздушного пространства.

15.20.2. Информация по заданию:

a. описание воздушного пространства (пространств).

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

15.21. LEAST TIME TASK – НАИМЕНЬШЕЕ ВРЕМЯ (LTT)

15.21.1. Пилоты стремятся пролететь через зачётную зону за наименьшее время.

15.21.2. Информация по заданию:

a. описание зачётной зоны.

15.21.3. Результат – время, затраченное на пересечение зачётной зоны, от точки входа до точки выхода. Наименьшее время – наилучшее.

15.22. MOST TIME TASK – НАИБОЛЬШЕЕ ВРЕМЯ (MTT)

15.22.1. Пилоты стремятся пролететь через зачётную зону за наибольшее время (с наименьшей скоростью).

15.22.2. Информация по заданию:

a. описание зачётной зоны.

15.22.3. Результат – время, затраченное на пересечение зачётной зоны, от точки входа до точки выхода. Наибольшее время – наилучшее.

Приложение 1. СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

Rule ref	Abbr.	Rule
7.1.	CTA	CONTEST AREA / Район соревнований
7.2.	OFB	OUT OF BOUNDS / Вне границ района соревнований
9.1.	CLA	COMMON LAUNCH AREA(S) / Район общего старта
9.2.	ILA	INDIVIDUAL LAUNCH AREAS / Индивидуальные стартовые площадки
9.3.	LO	LANDOWNER'S PERMISSION / Разрешение землевладельца
9.19.	T/O	TAKE-OFF / Взлёт
11.1.	LND	LANDINGS / Посадка
12.6.	MKR	MARKER / Маркер
12.14.	SRP	SEARCH PERIOD / Период поиска маркера(ов)
12.16.	SCP	SCORING PERIOD / Зачётный период
12.17.	SCA	SCORING AREA / Зачётная зона
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 судьёй
15.3.	HWZ	HESITATION WALTZ / Вальс-сомнение
15.4.	FIN	FLY IN / Прилёт
15.5.	FON	FLY ON / Продолжение полёта
15.6.	HNH	HARE AND HOUNDS / Заяц и собаки
15.7.	WSD	WATERSHIP DOWN / Потопление корабля
15.8.	GBM	GORDON BENNETT MEMORIAL / Мемориал Гордона Беннетта
15.9.	CRT	CALCULATED RATE OF APPROACH TASK / Прилёт в заданное время
15.10.	RTA	RACE TO AN AREA / Гонка в зачётную зону
15.11.	ELB	ELBOW / Локоть
15.12.	LRN	LAND RUN / Площадь треугольника
15.13.	MDT	MINIMUM DISTANCE / Минимальное расстояние
15.14.	SFL	SHORTEST FLIGHT / Кратчайший полёт
15.15.	MDD	MINIMUMDISTANCEDOUBLEDROP / Двойной сброс на минимальном расстоянии
15.16.	XDT	MAXIMUM DISTANCE TIME / Максимальная дальность за время
15.17.	XDI	MAXIMUM DISTANCE / Максимальная дальность
15.18.	XDD	MAXIMUMDISTANCEDOUBLEDROP / Двойной сброс на максимальном удалении
15.19.	ANG	ANGLE / Угол
15.20.	3DT	3D Shape Task / Трёхмерная фигура
15.21.	LTT	LEAST TIME TASK / Наименьшее время
15.22.	MTT	MOST TIME TASK / Наибольшее время
	MMA	Marker Measuring Area / Зона измерения маркера измерительной командой
	TDS	Task Data Sheet / Лист с данными по заданию
	WIS	Weather Information Sheet / Лист с метеоинформацией
	FRF	Flight Report Form / Бланк отчёта пилота о полёте
	GMF	GPS Measuring Form / Бланк для записи измерений, сделанных при помощи GPS
	TAS	Task Score Sheet / Лист с результатами по заданию
	TOS	Total Score Sheet / Лист с суммарными результатами
	GC	Ground Contact / Контакт с землёй
	GL/TGT	Goal / Target / Цель / Мишень