

Правила проведения Турнира Москвы по самолетному спорту на точность приземления.

Аэродром «ФИНАМ» (Большое Грызлово) приглашает всех начинающих пилотов к участию в турнире Москвы на точность приземления.

Цели и задачи проведения турнира:

1. Развитие и пропаганда самолетного спорта.
2. Повышения летного и спортивного мастерства пилотов.
3. Определения победителей соревнований в личном первенстве.

Инициатор турнира: Аэродром «ФИНАМ» (Большое Грызлово)

При поддержке Аэроклуба «Первый полет», Авиакомпания «Челавиа».

Требования к участникам турнира и условия их допуска:

1. В турнире могут участвовать самолеты с поршневым двигателем и самолеты с турбовинтовым двигателем.
2. Каждый участник турнира должен соблюдать все федеральные авиационные правила и иметь судовую документацию на самолеты, используемые в турнире.
3. Экипаж должен самостоятельно принимать решение на вылет. И самостоятельно обеспечивать безопасную эксплуатацию воздушного судна.

Проверка техники выполнения посадки

1. Целью этого турнира является оценка искусства совершения пилотом посадки ВС на точность приземления
2. Зона приземления 52 метра.
3. Каждая посадка выполняется с нормальным заходом, когда пилот по своему усмотрению может пользоваться РУДом, закрылками, интерцепторами (тормозными щитками) или использовать боковое скольжение.
4. Все посадки выполняются как можно ближе к нулевой зоне (зебра) внутри полосы.
5. Приземление должно быть с касанием на оба основных колеса (точки их касания в пределах пяти метров друг от друга), за исключением тех случаев, когда Главный судья по посадкам объявляет, что дует боковой ветер, и тогда разрешается выполнять посадку с приземлением только на основное наветренное колесо. До тех пор, пока основные колеса не коснутся ВПП, носовые колеса обязательно должны быть приподняты над землей. Самолет с хвостовым колесом должен приземляться в положении, когда хвостовое оперение находится ниже линии полета.
6. Точка приземления замеряется на том месте, с которого самолет катится по полосе без каких-либо подпрыгиваний. В случае подпрыгиваний до или после касания, засчитывается та точка касания, которая дает наибольшее количество штрафных очков.
7. Подпрыгиванием самолета считается отрыв после любого касания земли одного и обоих основных колес на высоту, превышающую диаметр основного колеса.
8. Если самолет какой-либо своей частью касается земли до линии касания, замеряется расстояние от этой точки касания до линии касания. В случае посадки самолета с хвостовым колесом, которая должна выполняться на три точки, замеряется расстояние от точки касания основных колес.
9. Наличие бокового ветра объявляется в том случае, когда боковая составляющая более 3м/с. Направление и сила ветра замеряются с помощью соответствующего анемометра рядом с линией касания. Наличие бокового ветра определяется решением Главного судьи по посадкам, Соответствующая информация может быть передана экипажам и по радио. Если

боковая составляющая больше 6 м/с, выполнения посадки на данном этапе отменяется.

10. Максимальная величина составляющей попутного ветра для зачетной посадки равна 2м/с. Если составляющая попутного ветра больше 2м/с, экипажу предоставляется возможность выполнить еще одну посадку.
11. Посадка считается выполненной неправильно, если:
 - а) носовое колесо касается земли раньше или одновременно с обоими основными колесами;
 - б) самолет с хвостовым колесом приземляется с хвостовым оперением в положении не ниже линии полета;
 - в) в условиях, когда официально не объявлено о наличии бокового ветра, одно основное колесо после первоначального касания находится в воздухе на расстоянии от земли, превышающем диаметр основного колеса;
 - г) в условиях, когда официально объявлено о наличии бокового ветра, самолет касается земли только одним основным подветренным колесом в воздухе на расстоянии от земли, превышающем диаметр основного колеса, или
 - д) любая часть самолета, кроме колес, касается земли,
 - е) экипаж убирает закрылки в пределах обозначенной посадочной полосы до или после касания земли;
 - ж) самолет садится с застопоренными колесами.
12. После приземления экипаж должен без промедления выполнять инструкции по рулению и освободить ВПП.
13. Все полёты должны считаться безопасными. Если судьи или диспетчер-информатор соревнований выскажут мнение, что полёты или приземление расцениваются, как опасные, полёты должны быть прекращены до тех пор, пока Жюри не вынесет решение.
14. Порядок приземления доводится до участников на брифинге.

Оценка точности приземления

1. Схема разметки (приложение № 1)

Белая полоса 0 штраф. очков

Сектор "А" 10 штраф. очков

Сектор "В" 20 штраф. очков

Сектор "С" 30 штраф. очков

Сектор "D" 40 штраф. очков

Сектор "Е" 60 штраф. очков

Сектор "F" 80 штраф. очков

Сектор "G" 100 штраф. очков

Сектор "H" 120 штраф. очков

Сектор "X" 60 штраф. очков

Сектор "у" 120 штраф. очков

- | | |
|--|-------------------|
| 2. Посадка за пределами зоны приземления | 200 штраф. Очков. |
| 3. Увеличение тяги двигателя в пределах зоны приземления | 50 штраф. Очков. |
| 4. Неправильно выполненная посадка | 200 штраф. Очков. |
| 5. Уход на второй круг без касания земли | 100 штраф. Очков |

***Оценка за качества посадки**

Максимальная оценка на качество 5 баллов.

1. Глиссада (прямолинейное движение без значительных эволюций по крену и тангажу) + 1 бал
2. Работа двигателем (плавная без резкой дачи газа или уборки) + 1 бал
3. Выравнивание (если без взмывания, и грубого приземления) + 1 балл
4. Выдерживание направления на пробеге +1 балл
5. Общее положительное субъективное впечатление жюри + 1 бал

**Оценку за качество посадки принимают в расчет в случае одинакового результата на точность приземления.*

Дисквалификация:

Экипаж может быть дисквалифицирован в следствие:

- 1) нарушения безопасности на земле или в воздухе;
- 2) опасного пилотирования, представляющего угрозу для других самолетов, людей или строений;
- 3) нарушения предполётного режима, недостойного поведения вовремя и вне соревнований.
- 5) присутствия на борту постороннего человека, не члена заявленного экипажа во время соревнований.

Принципы определения победителя

Турнир состоит из трех этапов:

I Квалификационная программа: В квалификационной программе принимают участие все заявленные экипажи. Выполняют одну посадку на точность приземления.

По результатам этого этапа 12 экипажей или 50% от общего кол-ва участников, показавших лучшие результаты, допускаются к полуфиналу.

II Полуфинал: По результатам полуфинала отбирается три или более экипажа, показавших лучшие результаты.

III Финал: По результатам финала выявляется личное первенство участников и присваивается 1, 2 и 3 место.

**Схема – разметка
Посадочной полосы на точность приземления.**

