

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минспорта России
от «13» января 2014 г. № 4
в редакции приказа Минспорта России
от «13» апреля 2017 г. № 340

ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ»

1. Общие положения.

1.1. Соревнования по самолетному спорту проводятся в соответствии с настоящими Правилами, Правилами международной спортивной федерации (далее - FAI). Спортивные ситуации не отраженные в данной редакции Правил трактуются исходя из Правил FAI. Соревнования по самолетному спорту проводятся в спортивных дисциплинах в соответствии с Всероссийским реестром видов спорта и в категориях предусмотренных Единой всероссийской спортивной классификацией.

ПСВП* класс неограниченный - двоеборье

ПСВП класс неограниченный - известная программа

ПСВП класс неограниченный - командные соревнования

ПСВП класс неограниченный - многоборье

ПСВП класс неограниченный - неизвестная программа - 1

ПСВП класс неограниченный - неизвестная программа - 2

ПСВП класс неограниченный - произвольная программа

ПСВП класс неограниченный - фристайл

ПСВП класс с ограничениями - известная программа

ПСВП класс с ограничениями - командные соревнования

ПСВП класс с ограничениями - многоборье

ПСВП класс с ограничениями - неизвестная программа -1

ПСВП класс с ограничениями - неизвестная программа - 2

ПСВП класс с ограничениями - произвольная программа

ПСВП класс Як-52 - известная программа

ПСВП класс Як-52 - командные соревнования

ПСВП класс Як-52 - многоборье

ПСВП класс Як-52 - неизвестная программа - 1

ПСВП класс Як-52 - неизвестная программа - 2

ПСВП класс Як-52 - произвольная программа

авиагонки

авиагонки - формула-1

авиаралли

* ПСВП – поршневые самолеты, высший пилотаж

самолетовождение в горах
точное самолетовождение
исторические и самодельные ЛА

Часть III. ИСТОРИЧЕСКИЕ И САМОДЕЛЬНЫЕ ЛА

Цель соревнований в дисциплине «Исторические и самодельные ЛА»:

- развитие и пропаганда авиации в России;
- популяризация самолетного спорта, истории отечественной и зарубежной авиации, развитие российской авиации;
- укрепление дружбы между спортсменами-летчиками, инженерно-техническим составом и судьями, обмен опытом;
- демонстрация самостоятельно восстановленного либо построенного воздушного судна, его возможностей и личного летного мастерства;
- развитие способности экипажа осуществлять точное и безопасное пилотирование.

Соревнования в дисциплине «Исторические и самодельные ЛА» проводятся в лично-командном зачете и имеют статус «Чемпионат России» и «Кубок России».

а. Категории исторических и самодельных летательных аппаратов.

1.1. **Категория А «Старинные летательные аппараты»** – летательные аппараты, выпущенные заводом-изготовителем или по лицензии завода-изготовителя до 31 августа 1945 г. включительно.

1.2. **Категория В «Классические летательные аппараты»** – летательные аппараты, выпущенные заводом-изготовителем или по лицензии завода-изготовителя после 1 сентября 1945 г., но не позднее, чем за 50 лет до года проведения соревнований.

1.3. **Категория С «Летательные аппараты – копии (реплики)»** – летательные аппараты в натуральную величину, построенные по чертежам реальных прототипов с максимальным использованием материалов и технологий исторического прототипа, доведенные до требований летной годности.

1.4. **Категория Д «Самодельные летательные аппараты»** – летательные аппараты, являющиеся единичными экземплярами воздушного судна (ЕЭВС) авиации общего назначения, не имеющие и не имевшие сертификата типа, не производимые ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1-3 экземпляров, без использования в конструкции планера элементов от воздушных судов изготавливаемых серийно, доведенные до требований летной годности.

б. Термины и определения.

2.1. **Летательный аппарат на регулярном техническом обслуживании** – летательный аппарат, имеющий подтверждение выпуска заводом-изготовителем или по лицензии завода-изготовителя, на котором осуществлялись периодическое техническое обслуживание и ремонт или производились восстановительные работы и (или) замена компонентов без полной разборки с целью реконструкции или повторной сборки летательного аппарата.

2.2. **Отреставрированный летательный аппарат** – летательный аппарат, имеющий подтверждение выпуска заводом-изготовителем или по лицензии завода-изготовителя,

который был полностью разобран на компоненты с целью их последующей замены, восстановительного ремонта или повторной сборки для обеспечения такого их состояния, которое будет сопоставимо с состоянием новых компонентов.

2.3. Летательный аппарат с индивидуальными доработками – летательный аппарат, имеющий подтверждение выпуска заводом-изготовителем или по лицензии завода-изготовителя, на котором были проведены явные модификации с целью изменения первоначального облика. Такие модификации могут включать изменения конструкции планера, двигателя и агрегатов, интерьера и отделочных материалов кабины и пассажирского салона, изменения приборного и радиосвязного оборудования или другие изменения, отличающие летательный аппарат от первоначальной версии. К летательным аппаратам с заявленными индивидуальными доработками не применяются штрафные баллы за нарушение аутентичности, но и не может быть выставлен максимальный балл.

2.4. Летательные аппараты – копии (реплики) и самодельные летательные аппараты – летательные аппараты, не имеющие подтверждения выпуска завода-изготовителя или по лицензии завода-изготовителя, доведенные до требований летной годности.

3. Организация соревнований.

3.1. Правила производства полетов.

3.1.1. Все участники соревнований должны знать и соблюдать правила безопасности полетов, соответствующие федеральные авиационные правила и правила производства полетов на аэродроме проведения соревнований.

3.1.2. Организатор соревнований согласовывает участие в соревновании спортсменов и эксплуатантов воздушных судов (летательных аппаратов) вне зависимости от органа регистрации воздушных судов (летательных аппаратов), при условии подачи заявки от участников не позднее, чем за 1 месяц до начала соревнований.

3.2. Руководство соревнований.

3.2.1. Общее руководство, контроль подготовки и проведения соревнований осуществляют начальник (директор) соревнований и главный судья соревнований.

3.2.2. Начальник (директор) соревнований назначает группу руководства полетами, авиационно-технический и обслуживающий персонал, группы метеорологического и медицинского обеспечения соревнований.

3.2.3. Контроль соблюдения правил соревнований, правил судейства, положений о соревнованиях, рассмотрение протестов и решение спорных вопросов, утверждение результатов соревнований осуществляет жюри соревнований. В состав жюри соревнований входят: начальник (директор) соревнований, главный судья и представитель Федерации самолетного спорта России.

3.2.4. Перед началом соревнований создаются техническая, мандатная комиссии, судейская коллегия, состав которых утверждается жюри.

3.2.5. Мандатная комиссия проверяет соответствие уровня личной летной подготовки спортсмена, наличие необходимых документов и допусков к полетам.

3.2.6. Техническая комиссия дает заключение о пригодности летательных аппаратов (самолетов) к выполнению программы соревнований на основании осмотра летательных аппаратов (самолетов) и предоставленных документов (формуляров самолета и двигателя, сертификата летной годности, свидетельства о регистрации воздушного судна (летательного

аппарата), страховки в пользу третьих лиц, действующей на период проведения соревнования в месте проведения соревнования), дает заключение о наличии технических неисправностей, выявленных в процессе осмотра, следит за своевременностью подготовки самолетов к вылетам.

3.2.7 Перед началом соревнований главный судья проводит брифинг для судей и участников соревнований по критериям судейства.

3.2.8. К судейству помимо квалифицированных судей по самолетному спорту могут быть допущены в качестве экспертов специалисты в области летной либо технической эксплуатации исторических летательных аппаратов, а также представители авиационных конструкторских бюро, авиационных заводов и авиационных музеев.

3.3. Принципы судейства.

Члены Судейской коллегии обязаны руководствоваться следующими общими принципами. Награды может быть удостоен летательный аппарат, который либо находится в заводском состоянии и не был подвергнут реставрации, либо был отреставрирован до такого состояния. При оценке отреставрированных летательных аппаратов основными критериями выступают качество работ и аутентичность. Таким образом, наиболее высокая оценка присуждается тем летательным аппаратам, состояние которых максимально соответствует заводскому состоянию. Основные усилия участников соревнований должны быть направлены на обеспечение аутентичности экспоната. Следует избегать любых модификаций, за исключением модификаций, выполняемых с целью обеспечения безопасности полетов. Дубликаты компонентов должны быть изготовлены по исходным спецификациям.

Штрафные баллы также могут выставляться за «чрезмерную» реставрацию, т.е. приведение экспоната в состояние лучше первоначального. При выставлении баллов за чистоту следует учитывать особенности эксплуатации летательного аппарата. Не допускается выставление штрафных баллов за наличие пятен масла и смазки, которые обычно появляются в процессе эксплуатации.

Исторические летательные аппараты, которые ранее находились в собственности Вооруженных сил СССР или других государств, могут оцениваться в том виде, в каком они находились в составе Вооруженных сил. Однако в том случае, если также выпускались гражданские версии таких летательных аппаратов, все представители данного модельного ряда могут оцениваться как гражданские модели. Летательные аппараты, имеющие конструктивные особенности, отсутствовавшие на момент изготовления, но предлагаемые заводом-изготовителем по дополнительному заказу, считаются летательными аппаратами первоначальной конструкции.

Летательные аппараты - копии и самодельные летательные аппараты оцениваются в отдельных категориях.

3.4. Судейство соревнований.

3.4.1. Судьями соревнований могут быть судьи по самолетному спорту, имеющие судейскую категории не ниже Первой.

3.4.2. В состав судейской коллегии входят:

- главный судья,
- заместители главного судьи,
- судья по безопасности,

- главный секретарь,

3.4.3. Оценки главного судьи входят в зачет. В случае возникновения спорных вопросов главный судья имеет решающий голос.

3.4.4. Главный судья и главный секретарь обязаны в трехдневный срок предоставить на бумажном и электронном носителях отчеты и протоколы соревнований организатору соревнований и в Федерацию самолетного спорта России (3 экземпляра).

4. Правила судейства и принципы определения победителя.

4.1. Правила судейства.

4.1.1. Оценка летательных аппаратов.

Ниже приводится исчерпывающий перечень категорий летательных аппаратов и соответствующих им наград. Указанный ранее год выпуска воздушных судов в Категории А «Старинные летательные аппараты» остаются неизменными. Год выпуска летательных аппаратов в Категории В «Классические летательные аппараты» устанавливается ежегодно, но не может быть позднее, чем 50 лет до года проведения соревнований. Специальными наградами, утвержденными Судейской коллегией могут быть отмечены летательные аппараты – копии (реплики) и самодельные летательные аппараты.

В категории А «Старинные летательные аппараты»:

- абсолютный чемпион;
- серебряный призер;
- бронзовый призер.

В категории В «Классические летательные аппараты»:

- чемпион;
- серебряный призер;
- бронзовый призер.

В категориях С «Летательные аппараты – копии (реплики)» и D «Самодельные летательные аппараты» победители удостоиваются специальных наград Судейской коллегии.

4.1.2. Критерии выставления оценки.

Соревнования состоят из двух этапов – из соревновательных полетов, в которых оцениваются летные характеристики и техника пилотирования, и технической оценки представленных летательных аппаратов. На каждом этапе участникам соревнований выставляются баллы. Участник соревнований (экипаж), получивший максимальный балл в категории «А» становится абсолютным чемпионом, в категории «В» - чемпионом. Звание абсолютного чемпиона является самым высоким. При проведении оценки судьи должны придерживаться единого подхода к выставлению баллов и руководствоваться принципом справедливости.

Судейская коллегия оценивает:

- 1) Летные характеристики представленных летательных аппаратов и личную технику пилотирования участников.
- 2) Техническое состояние представленных летательных аппаратов, а именно:
 - для старинных и классических летательных аппаратов – точность их восстановления и аутентичность;
 - для летательных аппаратов – копий (реплик) – точность соответствия чертежам исторического прототипа, использования материалов и технологий.
 - для самодельных ЛА – уникальность конструкции, т.е. непохожесть на

существующие серийные экземпляры воздушных судов, новизну технических решений, использованных при проектировании и изготовлении. Максимально возможное количество штрафных очков в двух указанных выше этапах распределяется примерно в следующем соотношении:

- соревновательные полеты - 50%;
- техническое состояние - 40%.

4.1.3. Соревновательные полеты.

Соревновательные полеты проводятся с целью оценки судьями летательного аппарата, его летно-технических характеристик и личного летного мастерства участника.

Исторические и самодельные ЛА, не имеющие разрешения на выполнение фигур сложного и высшего пилотажа в процессе соревнований выполняют неакробатические полеты, которые включают в себя:

- любые маневры, необходимые для осуществления нормального полета;
- крутые развороты, при которых угол крена не превышает 60°.

Исторические и самодельные ЛА, имеющие разрешение на выполнение фигур сложного и высшего пилотажа, в процессе соревнований могут выполнить акробатические полеты, включающие в себя выполнение фигур сложного и высшего пилотажа согласно Руководства по летной эксплуатации конкретного воздушного судна (летательного аппарата).

Участник соревнований (командир экипажа), перед соревновательными полетами, представляет в судейскую коллегию план полета с указанием фигур и маневров, выполняемых в оцениваемом полете. Судьи оценивают чистоту и качество выполнения заявленной программы. Участники соревнований, выполняющие акробатические полеты в процессе соревнований, получают к набранным баллам дополнительно 10 баллов, но суммарное количество баллов за соревновательный полет не должно превышать 50 баллов.

К соревновательным полетам допускаются летательные аппараты, имеющие действующие сертификаты летной годности и имеющие полисы страхования гражданской ответственности перед третьими лицами.

К соревновательным полетам допускаются пилоты, имеющие действующее свидетельство пилота или иного члена экипажа исходя из конструктивных особенностей конкретного летательного аппарата (штурмана, бортмеханика) и допущенные к выполнению полетов на летательном аппарате данного типа, а также имеющие личные полисы добровольного страхования жизни и здоровья.

Максимальное количество баллов за соревновательный полет - 50.

Штрафные баллы начисляются:

- за грубые нарушения правил выполнения полета - максимум 50;
- за невыполнение плана полета - максимум 30.

4.1.4. Техническая оценка.

Общий облик летательного аппарата - единственная категория, в которой летательный аппарат оценивается как единое целое. Критериями оценки выступают аутентичность, исполнение, чистота и качество технического обслуживания, а также летная годность летательного аппарата в целом, а не только его отдельных компонентов.

Максимальное количество баллов за общий облик летательного аппарата - 10.

Штрафные баллы начисляются:

- за неаутентичные схемы нанесения лакокрасочного покрытия - максимум 2 балла;
- за неаутентичные схемы нанесения опознавательных знаков и иных надписей - максимум 2 балла;
- за применение современных материалов - максимум 2 балла;
- за использование металла вместо исходной тканевой или фанерной обшивки - максимум 2 балла;
- за использование неоригинальных узлов и агрегатов (за исключением случаев, когда указанные элементы используются в целях обеспечения безопасности полетов) - максимум 2 балла.

При оценке общего облика летательного аппарата в обязательном порядке оценивается его техническое состояние, а именно:

- наличие сертификата летной годности воздушного судна;
- состоит ли летательный аппарат на регулярном техническом обслуживании;
- является ли летательный аппарат отреставрированным и степень его аутентичности после восстановительного ремонта или повторной сборки;
- имеют ли место индивидуальные доработки степень их степень и влияние на аутентичность.

Кабина экипажа

К кабине экипажа относятся все видимые зоны внутри непосредственно кабины экипажа, пассажирской кабины и багажно-грузовых отсеков. Отделочные материалы, материал обшивки кресел, приборное оборудование и органы управления должны отвечать требованиям аутентичности. При оценке учитываются рабочее состояние компонентов, качество исполнения и внимание к деталям. Штрафные баллы не выставляются за установку более позднего приборного оборудования при условии, что это не снижает степень аутентичности приборной доски или других компонентов. Поощряется применение в целях наглядности лицевых панелей радиостанций в качестве накладок на современное радиосвязное оборудование в местах установки, первоначально предусмотренных заводом-изготовителем.

Максимальное количество баллов за кабину экипажа - 7.

Штрафные баллы начисляются:

- за модификации рычага управления двигателем, ручки управления или штурвала - максимум 3;
- за изменение форм или материалов обшивки кресел и кабины - максимум 4.

Двигатель

К данной части летательного аппарата относится силовая установка с агрегатами, имеющими непосредственное отношение к ее работе. Особое внимание уделяется наличию оригинальных двигателя, моторамы, мотогондолы, агрегатов и воздушных винтов. На двигателе или в двигательном отсеке не должно быть установлено никаких элементов, которые не были предусмотрены изначально, при этом монтаж всех узлов и агрегатов должен быть осуществлен на профессиональном уровне.

Максимальное количество баллов за двигатель - 7.

Штрафные баллы начисляются:

- за установку неоригинальных двигателя или компонентов двигателя, агрегатов, моторамы, винта или кока винта - максимум 6;
- за наличие деталей с признаками ржавчины или коррозии - 1.

Тем не менее, за установку двигателя того же производителя и того же типа, но с повышенной мощностью, штрафные баллы не начисляются.

Шасси

В данную категорию входят тормоза, колесные диски, шины, колесные щитки и обтекатели. Отсутствие дефектов на оригинальных шинах поощряется. Дополнительные баллы выставляются за сохранение оригинальной хвостовой опоры либо хвостовых колес.

Максимальное количество баллов за шасси - 7.

Штрафные баллы начисляются:

- за установку шин несоответствующих размеров - максимум 4;
- за установку колесных щитков или обтекателей, выполненных из неоригинальных материалов - максимум 3.

Несмотря на это, исходя из требований безопасности, штрафные баллы не выставляются за установку современных тормозов.

Фюзеляж

При выставлении баллов за фюзеляж, прежде всего, оценивается его общая компоновка. Оценке подлежит весь фюзеляж, включая стойки шасси, механизмы, обшивку и применение отделочных материалов. По возможности судьи проводят осмотр внутренних частей фюзеляжа на предмет качества отделки.

Примечание: Решение о допуске судей к проведению визуального осмотра внутренних частей фюзеляжа **всегда** принимает участник соревнований. При этом участники должны с пониманием относиться к данной процедуре, поскольку она позволяет выявить качество исполнения элементов силового набора, прокладки и монтажа трубопроводов, исполнения алюминиевой обшивки, тросовых роликов и проводки управления.

Максимальное количество баллов за фюзеляж - 7.

Штрафные баллы начисляются:

- за установку неаутентичных обтекателей, щитков и остекления кабины - максимум 5.

Штрафные баллы не выставляются в случае, если на воздушном судне с тканевой обшивкой в качестве обшивки используются синтетические материалы.

Крыло и хвостовое оперение

Оценке подлежит внешняя поверхность крыла, включая покрытие, поверхностные ленты, стойки, металлические элементы обшивки, композитные материалы, проволочные расчалки, элероны, закрылки, огни, топливные баки, крышки топливных баков, отверстия для слива топлива, люверсы дренажных отверстий, участки крыла, по которым разрешено хождение, обтекатели в местах стыковки плоскостей крыла и фюзеляжа, плоскостей крыла и стоек шасси.

Оценке подлежит поверхность хвостового оперения, включая горизонтальный и вертикальный стабилизаторы, киль и руль направления, проволочные расчалки и соединительные фитинги.

Максимальное количество баллов за крыло и хвостовое оперение - 7.

Штрафные баллы начисляются:

- за наличие следов коррозии, потрескавшегося лакокрасочного покрытия или деформированных элементов - максимум 3 балла;
- за неаутентичные расчалки, стойки, приемники воздушного давления, аэронавигационные огни, посадочные фары и иные внешние элементы - максимум 4 балла.

Книга-презентация

Обязательным требованием является наличие должным образом составленной книги-презентации. Книга должна содержать информацию от производителя и исторические данные, с помощью которых судьи смогут установить аутентичность летательного аппарата. Фотографии летательного аппарата до, во время и после проведения восстановительного ремонта или повторной сборки позволяют судьям получить более полное представление о выставленном летательном аппарате. Художественное оформление и уникальность книги при выставлении оценок не учитываются. Из соображений логики в книге следует представить копии оригинальных исторических материалов.

Максимальное количество баллов за книгу-презентацию - 3.

Штрафные баллы не начисляются.

Степень сложности

Учитывается сложность и проблематичность проведения восстановительного ремонта (повторной сборки) или работ по обеспечению сохранности летательного аппарата, находящегося на регулярном техническом обслуживании.

Примечание: данную область довольно сложно оценивать, поскольку необходимо принимать во внимание большое количество переменных факторов. Поэтому в ходе судейства главный судья соревнований должен организовать совещание судей. Наиболее сложной задачей является обеспечение единого подхода к выставлению баллов. Баллы не должны начисляться за сложность в тех случаях, когда имели место обстоятельства, не связанные с выставленным летательным аппаратом. Тем не менее, во внимание может приниматься масштаб проведенных работ.

Максимальное количество баллов за сложность - 2.

Штрафные баллы не начисляются.

4.2. Принципы определения победителя.

4.2.1. Участники соревнуются в категориях «А. Старинные летательные аппараты» и «В. Классические летательные аппараты». В каждой категории определяется победитель и призеры.

4.2.2. Место, которое занял каждый участник, определяется исходя из полученных им баллов.

4.2.3. Для летательных аппаратов, пилотируемых экипажем в составе более одного человека, все члены экипажа считаются занявшими определенное место.

4.2.4. Участник (экипаж), выступающий на конкретном летательном аппарате, должен являться его владельцем либо лицом, уполномоченным законным владельцем данного летательного аппарата.

4.2.5. Летательные аппараты, занявшие призовые места, не могут участвовать в аналогичных соревнованиях в течение двух последующих спортивных (соревновательных) сезонов, за исключением случаев, когда летательный аппарат был подвергнут существенной модернизации, предусматривающей значительные доработки, с отражением всех проведенных работ в документации.

4.2.6. В командный зачет идут окончательные результаты двух участников (экипажей) от каждой команды. Если все участвующие в соревнованиях команды представлены тремя участниками (экипажами), то место команды определяется по результатам двух лучших участников (экипажей) каждой команды.

4.2.7. Победителем соревнований является команда, чьи два лучших участника (экипажа) набрали наибольшее количество баллов.

4.2.8. Порядок награждения иностранных пилотов определяется Положением о соревнованиях.

5. Требования к летательным аппаратам.

5.1. Летательный аппарат должен совершить полет с целью прибытия на соревнования и соревновательный полет в ходе их проведения.

5.2. Летательные аппараты, прибывающие с целью принять участие в соревнованиях, устанавливаются на стоянку в зонах, выделенных специально для исторических летательных аппаратов.

5.3. Все летательные аппараты должны пройти регистрацию. Летательные аппараты, прибывшие после опубликованного времени закрытия регистрации, не допускаются к участию в соревнованиях.

5.4. Участвующие в соревнованиях летательные аппараты должны иметь исправные командные бортовые радиостанции с диапазоном частот 118.00 - 135.5 МГц.

6. Требования к участникам соревнований.

6.1. Каждый субъект Российской Федерации может заявить для участия в соревнованиях до трех экипажей.

6.2. Каждый заявленный экипаж может состоять из пилота (командира воздушного судна - КВС) и второго члена экипажа, исходя из конструктивных особенностей конкретного летательного аппарата и функциональных обязанностей членов экипажа (пилота, штурмана, бортмеханика).

6.3. Каждый заявленный пилот и иной член экипажа должен иметь действующее свидетельство пилота (штурмана, бортмеханика).

6.4. Командир экипажа должен иметь общий самостоятельный налёт не менее 300 часов, причём не менее 10 часов самостоятельного налёта за последний год на типе летательного аппарата, заявленного на соревнования.

6.5. Каждый экипаж может состоять максимум из двух человек. Нахождение пассажиров на борту воздушного судна, участвующего в соревнованиях, запрещается.

6.6. Каждая команда должна иметь руководителя команды, который выступал бы в качестве ее представителя.

6.7. Каждая команда может направить на соревнования техников, наблюдателей и вспомогательный персонал.

6.8. Требуемая экипировка для участников соревнований: комбинезон, кроссовки, кожаные перчатки, индивидуальная радио-гарнитура для ведения радиосвязи.

6.9. Все участники соревнований должны быть застрахованы.

7. Требования к месту проведения соревнований.

7.1. При выборе места проведения соревнований, необходимо хорошо изучить тип местности вокруг возможных аэродромов. Идеальной является равнинный степной тип с наличием возможных площадок для аварийного приземления летательного аппарата.

7.2. Следует учитывать общий поток воздушного движения в пределах зоны соревнования и зоны диспетчерского контроля.

7.3. Аэродром, по возможности, должен иметь бетонную и параллельную ей грунтовую взлетно-посадочные полосы (ВПП).

7.4. При выборе срока проведения соревнований следует учитывать хронологию погодных условий в зоне соревнования.

7.5. Доступными должны быть средства телефонной и телефаксной связи, а так же выход в сеть Интернет.

8. Метеоусловия.

Метеоусловия должны соответствовать следующим минимумам:

Нижняя граница облачности, м	600
Полетная видимость, км	5
Максимальная встречная составляющая скорости ветра, м/сек	
- у земли	12
- на высоте 500 м	12
Максимальная боковая составляющая скорости ветра, м/сек	
- у земли	6
- на высоте 500 м	8

9. Дисквалификация.

9.1. Экипаж летательного аппарата может быть дисквалифицирован в следствии:

- нарушения указаний по безопасности на земле или в воздухе;
- опасного для других пилотирования, представляющего угрозу для самолетов, людей или строений;
- нарушения предполётного режима, недостойного поведения во время и вне соревнований;
- не выполнения соответствующих положений Правил производства полетов;
- присутствия на борту летательного аппарата во время соревнований постороннего человека - не члена заявленного экипажа.

9.2. Решение о дисквалификации экипажа или всей команды принимается главным судьей с соревнований после его консультации с Судейской коллегией.

10. Протесты.

10.1. Протесты могут подавать только участники соревнований. Протесты подаются только через руководителя команды.

10.2. По мере получения результатов по каждому этапу соревнований, главный судья соревнований сообщает каждому руководителю команды результаты только его команды. До вынесения решения по всем протестам, общего списка результатов представляться не будет. Результаты сообщаются через два часа после окончания соревнований на данном этапе.

10.3. Каждый руководитель команды в случае его несогласия с представленной информацией может подать протест.

10.4. В случае подачи протеста руководитель команды и заинтересованный экипаж получают возможность ознакомиться с соответствующими результатами.

10.5. Протест не принимается, если он подается после объявления результатов соревнований на данном этапе.

10.6. Подача протестов против других участников соревнований без ссылки на определённый пункт настоящих Правил и Положения ЗАПРЕЩЕНА.

10.7. Если решение Судейской коллегии влияет на результаты турнирной таблицы, в результаты соревнований вносятся соответствующие коррективы.

10.8. Решение Судейской коллегии является окончательным и обязательным.

10.9. Официальные результаты соревнований объявляются после того, как представитель Судейской коллегии сообщит руководителям команд о результатах поданных ими протестов.