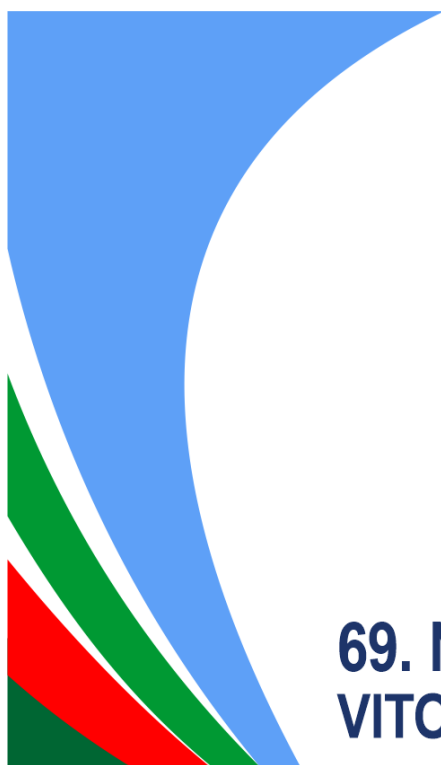


Helyi eljárások

1.1 verzió

4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság

LHDK Dunakeszi, 2024. május 17-május 25.



**69. NEMZETI ÉS 4. DUNAKESZI
VITORLÁZÓREPÜLŐ BAJNOKSÁG**

LHDK, 2024. május 10.

A verseny részletei

4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság 2024. május 17- 25.

A verseny rendezője

Malév Repülőklub, Opitz Nándor Repülőklub.

Helyszín

Dunakeszi repülőtér (LHDK), 129,790MHz (Dunakeszi Radio), WGS: N 47°37'04" E 19°08'36", ELEV: 126m (413') MSL, RWY11/29, AD OPS: MALÉV REPÜLŐKLUB 2120 Dunakeszi, Repülőtéri út 1.

Versenydokumentáció és közzététel

A versennyel kapcsolatos hírek, információk és dokumentumok:

www.dkivb.hu

Géposztályok

- I. sz. Bulletin szerint (2024. január 24-i kiadás, elérhető online a verseny honlapján).

Részvételi feltételek

Regisztráció és Nevezés

Részvétel feltétele: I. sz. Bulletin és az érvényes Magyar Vitorlázórepülő Versenyszabályzat szerint.

LHDK Dunakeszi repülőtér igénybevételének feltétele: repülőtér használati engedély, és a kitöltött regisztrációs lap és nyilatkozat (1. sz. melléklet) aláírása.

Kétülékes vitorlázógépek

Kétülékes vitorlázó repülőgép fedélzetén második, előre megnevezett személy is tartózkodhat. Az eredményjegyzékben mindkét nevezett pilóta szerepel, de ranglista pontot csak az a pilóta kap, aki a verseny kezdetén magasabb ranglista pontszámmal rendelkezik.

Kötelező okmányok és tartozékok

A verseny alatt szűrőpróba szerű okmányellenőrzések lesznek, melyet sorsolással választ ki a Repülésvezető. A kötelező okmányok megléte a versenyző pilóta felelőssége.

Többek között

- a pilóta személyazonosító okmányai;
- szakszolgálati engedély, orvosi minősítés és versenyengedély (FAI licence);
- a repülőgép fedélzeti okmányai (CoR, CoA, ARC, CRS, Rádióengedély, Biztosítási kötvény, fedélzeti napló);
- pilóta mentőernyő érvényes alkalmassági engedélye;
- Működőképes rádió berendezés;
- repülési adatrögzítő logger(ek);
- A repülőgép felszálló tömeg nem haladhatja meg annak hiteles okmányában szereplő maximális felszálló tömegét, valamint a kategóriára meghatározott maximális felszálló tömegét, amelynek betartása a versenyző felelőssége.
- **FLARM:** A versenyeken induló repülőgépeket el kell látni FLARM technológián alapuló légiforgalom figyelő és összeütközés veszélyére figyelmeztető eszközzel. Az eszköznek minden, a versenyen történő felszállás alkalmával bekapcsolt állapotban, működőképesnek kell lennie. A FLARM-mal kapcsolatos szabálytalanság a verseny rendjének súlyos megsértésének minősül. A szándékosan kikapcsolt, vagy működésében korlátozott eszközzel történő repülés súlyos repülésbiztonsági kihágásnak minősül, és a versenyből való kizárással sújtható.
- **OGN regisztráció:** Légtér-koordinációs, sport és közönség érdekek figyelembevétele okán: kötelező. Amennyiben a FLARM regisztráció nem megoldható, akkor a nem regisztrált FLARM berendezés mellett alkalmazott, folyamatosan működőképes, regisztrált OGN tracker használatával a nyomkövető funkció kiváltható, amely azonban nem helyettesítheti a FLARM (*situation awareness*) repülés biztonsági funkció meglétét.

Azonosító jel

A versenyen induló repülőgépeket jól olvasható, kontrasztos azonosító jellel (*Contest Number*, CN) kell ellátni a függőleges farokfelület mindkét oldalán. A jelzés minimális magassága 30 cm. A repülőgép szállítókoksiát és a repülőtér munkaterületére behajtó gépjárműveket szintén el kell látni a hozzá tartozó repülőgép azonosító jelével.

Tiltott műszerek listája:

A repülőgép fedélzetén nem lehet olyan berendezés, amely felhőrepülést tesz lehetővé. Az ilyen berendezéseket a verseny kezdetét megelőzően ki kell építeni a repülőgépekből vagy a lognak jeleznie kell annak kikapcsolt állapotát. Kereszdőlésmérővel egybeépített elfordulásjelző esetén felmentés adható, amennyiben egyértelműen biztosított, hogy az elfordulásjelző kontrollált módon üzemképtelen, használhatatlan állapotban van. A sportbizottság a verseny során a résztvevő vitorlázógépeket bármikor ellenőrizheti.

A Bajnokság során alkalmazott eljárások

Általános repülési szabályok

A helyi légtér sajátosságai miatt minden magasság az adott napra kiadott feladatlapon közzétett QNH szerint értendő. Amennyiben nincs kiadott feladatlap, az aktuális LHBP METAR szerinti QNH érvényes.

Az alábbi általános légi közlekedési szabályok be nem tartása más versenyzők repülését befolyásolhatja, vagy veszélyeztetheti, ezért megsértésük büntethető:

- Köröző bolyba érkező repülőgép köteles felvenni a már ott körözők irányát;
- A vízballaszt kiengedése kerülendő, amikor az más versenyzőt zavarhat;
- A célvonal átrepülése és a leszállás csak ezen dokumentumban közzétett eljárás szerint történhet, hacsak a közvetített és rögzített eligazításon, valamint az online közzétett briefing prezentációban nincs az adott napra ettől eltérő utasítás.

Adatrögzítők

Minden LHDK-ról induló és a repülőtérről tartozó légtérben végrehajtott repülés során kötelező a repülési adatrögzítő FAI logger(ek) használata.

Gépenként egyidejűleg csak két adatrögzítő (2 db FAI logger, vagy 1 db FAI logger és 1 db tartalék adatrögzítő) regisztrálható, kiértékeléskor csak ezek adatai fogadhatóak el.

Az adatrögzítőkből kiolvasott igr fájlkat emailben kell megküldeni a sportbizottságnak.

Időmérés

A verseny időméréséhez és a versenyzők felé történő elszámoláshoz a **CumulusLog** lesz használva. Ehhez a versenyzőknek és gépeiknek regisztrálniuk kell a verseny profiljába. A versenyprofil neve "4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság" Amennyiben a versenyző és a repülőgép is szerepel a CumulusLog-ban, akkor:

- A versenyző jelentkezzen a versenyre. (Műveletek -> Jelentkezés Repülőklubhoz (vendég) -> 4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság)
- A repülőgépet a klub vagy profil tulajdonos ossza meg a versenyprofilba (Repülőgépek -> Megosztás)

Amennyiben a repülőgép szerepel a CumulusLog-ban, de a versenyző még nem regisztrált, akkor:

- A versenyző regisztráljon a CumulusLog-ba, és kérjen felvételt a versenyprofilba regisztrációkor
- A repülőgépet a klub vagy profil tulajdonos ossza meg a versenyprofilba (Repülőgépek -> Megosztás)

Ha a versenyző regisztrált a CumulusLog-ba, de a repülőgép nem szerepel a rendszerben, akkor:

- A versenyző jelentkezzen a versenyre. (Műveletek -> Jelentkezés Repülőklubhoz (vendég) -> 4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság)
- A repülőgépet a Sportbizottság rögzíti a versenyprofilba

Tartalék adatrögzítő

Elsődleges adatrögzítő repülés közbeni meghibásodása esetén másodlagos adatrögzítőként elfogadhatók az FAI előírásainak megfelelő pozíciórekorderek (PR) használata.

A Sportbizottság igazoltnak tekintheti a feladat teljesítését, ha a fenti adatrögzítőkről származó adatok alapján a kinyerhető információkból egyértelműen értékelhető a teljesítmény, és egyértelműen kizárható a magasság- vagy légtérsértés. Segédmotoros vitorlázógép esetében csak működésképtelenné tett, ill. plombált motor esetén alkalmazható olyan tartalék adatrögzítő, amely a motorindítás érzékelésére és rögzítésére nem alkalmas.

Elfogadott adatrögzítők

Elsődleges adatrögzítőként az FAI IGC által jóváhagyott loggerek használhatók. Másodlagos adatrögzítőként alkalmazhatóak a 3. sz. mellékletben felsorolt eszközök.

A segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozó eljárások

A saját erőből felszálló gépeknek a felvontatási útvonalon kell felszállni és emelkedni, és a leoldási légtérben, az adott napra kiírt leoldási magasság + 200 méterig szabad emelkedni.

A (hazatérő) segédmotorral ellátott vitorlázó repülőgépek esetén az FAI logger motorindítást regisztráló (ENL, vagy MoP) szenzor kalibrációját az alábbi módok valamelyikén kell megvalósítani:

- Felszállás előtt az FAI logger bekapcsolása után a motort be kell indítani, és max. 2 percig járni. Ezután megkezdhető a felszállás.
- A motorindítás és kalibráció végrehajtható a levegőben is az első versenyszám előtt, akár edzőnapon is. Amennyiben ez versenyszám napján történik, úgy az indulási vonal átrepülése előtt, a leoldást követő 5 percen belül kell a motort beindítani, és legfeljebb 2 percig lehet azt üzemeltetni.

A motorindítást rögzítő szenzor kalibrációját a verseny folyamán elegendő egyetlen alkalommal végrehajtani.

Amennyiben a fedélzeti logger motorindítást rögzítő szenzora nincs bekapcsolva, a repülési adatrögzítő adatbázisa érvénytelen, azt a Sportbizottság versenyszám értékelésre nem fogadhatja el.

Versenyfeladatok

Az alábbi feladattípusok kerülnek kiírásra.

- Sebességi versenyszám kijelölt fordulópontokkal (Racing Task - RT);
- Sebességi versenyszám kijelölt légterek érintésével (Assigned Area Task - AAT)

A verseny területe

Északkelet-Magyarország, az Észak-Dunántúl és Szlovákia középső részének légtere.

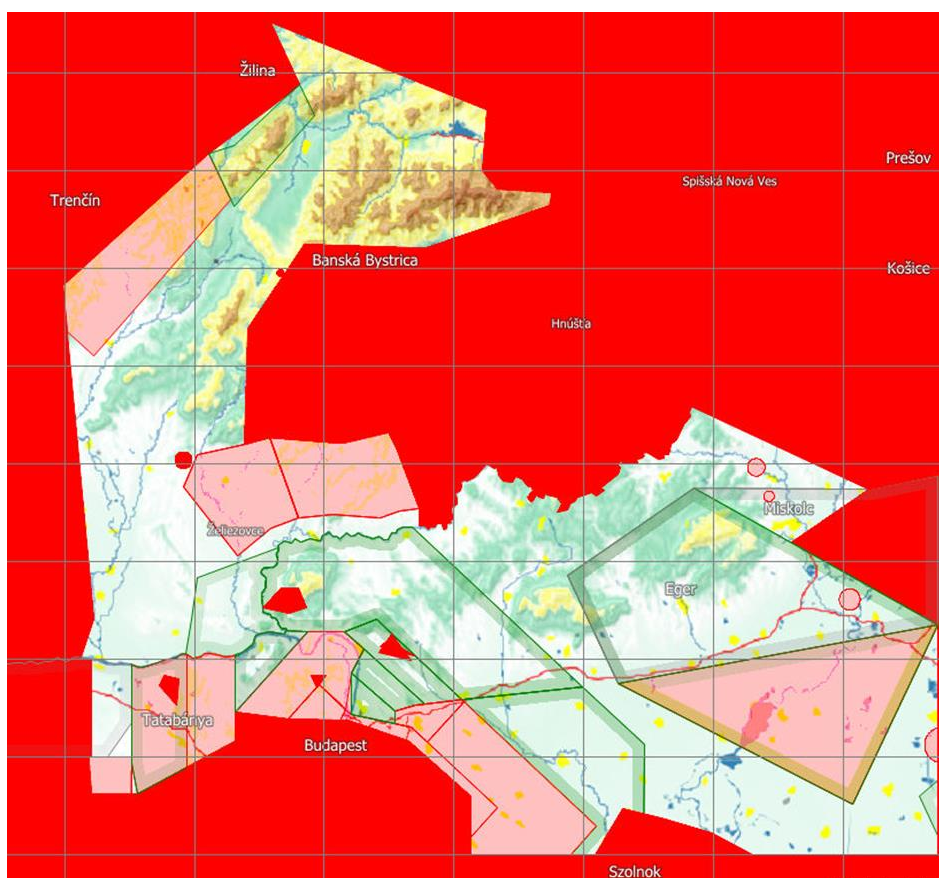
Állandóan tiltott légterek a verseny területen kívüli légtér, LHBP TMA (2B, 4, 5, 6) szektorok, TMA2A és TMA3 a Dunakeszi „Lépcsőház” kivételével, LHBP CTR, és az R8, 9, 10, 12 és 29,34 korlátozott légterek (1. ábra).

Időszakosan tiltott légterek a TRA23(D/E), vagy csak annak déli fele (TRA23DS/ES), és LHSN, LHDC körzetei. Az állandóan tiltott légterek és külön a napi tiltott légterek listája a feladatlapon is közzétételre kerül.

A tiltott, veszélyes és korlátozott légterek elhelyezkedése és üzemelése módosulhat, melyet mindig a reggeli eligazításon pontosítunk.

Fordulópontlista: A verseny Soaringspot weboldalán közzétéve *.cup formátumban.

Tiltott légterek: A verseny Soaringspot weboldalán közzétéve *.cub formátumban (egyként kezelve az állandóan tiltott légtereket, A-osztályú légtérként megjelölve, a lépcsőház magasságkorlátozott légtereit B-osztályúként, valamint az időszakosan tiltottakat C-osztályú légtérként kezelve).



1. ábra A versenyterület (tiltott légterek, fordulópontok, és egy példa feladat illusztráció).

A Versenyhelyszín

A verseny helyszíne a Dunakeszi Repülőtér területe, beleértve a munkaterületet, a kiszolgáló épületeket és környékét, valamint a repülőtéri bekötőutat (2. ábra).



2. ábra: A verseny helyszíne, a parkolók, nyűgözők és a víztöltő állomások elhelyezkedése a repülőtéren

Súlymérés

Hazai rendezésű CAT2 vagy alacsonyabb besorolású versenyeken a súlymérés az FAI Klub osztályban kötelező. A referenciamérést az első felszállás előtt kell megtenni. A napi mérés lehet véletlenszerűen kiválasztott. A FAI Klub osztályban azon repülőgépeknek, amelyeknek a felszálló tömege (FT) nagyobb, mint a referencia tömeg (RT), minden megkezdett 10 kg-nál az indexét 0.4-gyel növelni kell. Azon repülőgépeknek, amelyeknek a felszálló tömege (FT) kisebb, mint a referencia tömeg (RT), minden 10. kg-nál az indexét 0.3-mal csökkenteni kell, 0.6-nál több csökkentés nem lehet. Ha a napi mérés(ek) során a fentiek szerint megállapított FT-hez képest eltérés van, úgy a jelen dokumentumban foglalt büntetést kell alkalmazni. Legalább a résztvevők 20%-át minden nap mérni kell, de a verseny alatt egyszer mindenkire sor kell kerüljön. A súlymérés helye lehetőség szerint a gridre vontatás útvonalán legyen. MVSZ Versenyszabályzat 31. olal: Vizes osztályokban a maximális felszálló tömeg véletlenszerű, napi ellenőrzése kötelező, naponta minimum a mezőny 20 %-a esetében, de a verseny alatt

legalább egyszer mindenkire sor kell kerüdjön. A súlymérés helye lehetőség szerint a gridre vontatás útvonalán legyen. A kategória súlyhatárának, vagy a hivatalos magyar indexlistában meghatározott maximális felszálló tömeg (amelyik kisebb) túllépése esetén a jelen dokumentumban (Versenyszabályzat) foglalt büntetést kell alkalmazni. Az első versenynapot megelőzően a versenyző kérésére ellenőrző mérés lehetőségét a rendezőnek biztosítani kell. Amennyiben a rendező előre láthatóan nem tud azonos feltételeket biztosítani a napi súlymérésekhez (pl. erős szél esetén sem tud szélcsendes mérési helyet biztosítani), úgy meghatározhat egy toleranciasávot, amin belüli eltérés esetén nincs büntetés. (pl. +/- 5 kg). A meghatározott toleranciasávot az adott kategóriában induló versenyzők egyszerű többségének jóvá kell hagynia legkésőbb az első eligazításon.

A mérlegelésre az edzőnapoktól kezdve biztosítunk lehetőséget. Időpont foglalás a www.dkivb.hu. weboldalon.

Startsorrend

Az adott napra meghatározott felszállóirány szerinti pályán 3 grid kerül kialakításra a verseny 3 kategóriájának (Vegyes 15 méteres (Nemzeti), Vegyes Szabad, valamint FAI Klub osztály). A gridek elnevezése Alfa, Bravo és Charlie. A reggeli „Grid info” közleményben kerül meghatározásra, hogy az adott napon melyik kategória melyik gridről kerül felvontatásra.

Kategória sorrend: Napi „Grid info” alapján.

Kategórián belüli sorrend: *Free grid* (az első érkező repülőgép kerül a kategóriában leghátulra, a grid zárás („Grid Time”) után érkező, vagy „kitolt” repülőgépek a kategória-grid végén, vagy a mezőny végén szállhatnak fel).



3. ábra: Gridek elhelyezkedése 11-es pálya (fent) és 29-es pálya (lent) esetén.

Napirend

07:45LT Grid infó (pálya irány, grid nyitás igen/nem, időpont, felvontatás várható kezdete) a honlapon a hírekben közzétéve és kiküldve a versenyzőknek email-en és WhatsApp-on;

08:30LT Grid nyitás, kategóriánként a hátsó sor déli oldala kijelölve, a versenyzők (segítők) önállóan töltik fel a gridet a 3. sz. ábra szerinti séma alapján, a gridet a vontatópilóták segítenek berendezni;

Feladatok közzététele a SoaringSpot-on általában röviddel a 10:00 órás eligazítás előtt, bizonytalan időjárás esetén esetleg később, erről a reggel közzétett hírekben lehetőség szerint tájékoztatást nyújtanak a szervezők;

10:00LT Eligazítás a Malév Klubházban, online közvetítve, az eligazítás prezentáció anyaga felkerül a verseny honlapjára is.

A kinyomtatott feladatlapok átvehetők a klubházban az eligazítás alatt.

15 perccel a **tervezett** startnyitás előtt zár a grid, minden gép a griden. A grid zárás után, de a felvontatás tényleges megkezdése előtt érkezők még a kategória vagy a mezőny végére tolhatnak. A felvontatás megkezdését követően már csak a mezőny felvontatása után lehet gépet a gridre vinni.

15 perccel a **bejelentett** (megerősített) felvontatás megkezdése előtt az első két sorban minden pilóta a gépénél, és a gépkocsik a parkolóban.

Amennyiben a versenyző – saját hibájából – 1 percen belül nem startol el azt követően, hogy a vontatógép elé állt, azt a Repülésvezető kiveszi a sorból, ez a gép már csak a kategória végén, kitolt gépként szállhat fel: felszállási ideje nem számít bele a vonal nyitásig hátra lévő 20 percbe, és az adott napi három felszállásából egyet elveszít.

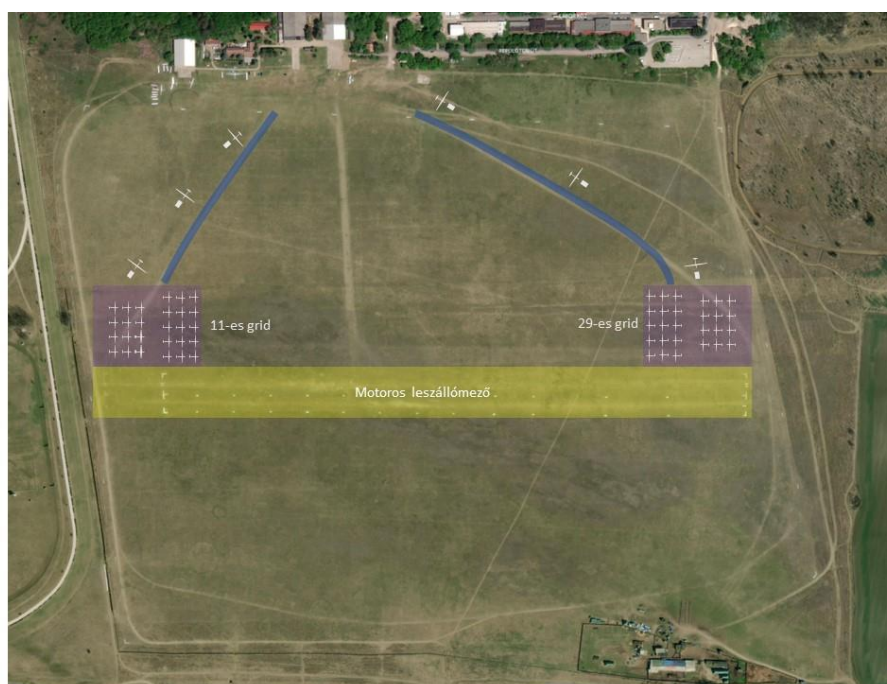
11:30 – 13:00LT (között időjárás függvényében) az eligazításon, feladatlapon közölt időpontban tervezett startnyitás, a startnyitásról szóló döntés (halasztása, vagy megerősítése) 15 perccel korábban kerül bejelentésre a hivatalos frekvencián (129,790MHz-en).

Nyűgözés

A repülőgépek földön való tárolására kialakított terület (nyűgöző) a 2. ábrán a 3-4-5 számmal jelölt területen fekszik. A szállítókosziban tárolt, és naponta össze- és szétszerelt gépek (használt szállítókoszik) számára a nyugati oldal északi vége van kijelölve (6 számmal jelölt terület). Az üres szállítókoszik parkoló helye a két nyűgöző találkozásánál, a Malév vitorla hangártól északnyugatra fekvő terület szolgál (7 számmal jelölt terület, nem használt szállítókoszik). Vízöltésre lehetőség a Vitorla hangár bejáratától keletre található vízaknálnál, az Opitz hangár előtti torony épület melletti csapnál, és a 2. ábrán vízcsappal jelölt helyeken van lehetőség.

A Startrács (grid) kialakítása

A versenyzők gépeit a grid nyitás után a nyűgözőkről, a repülőtér északi oldalán lehet a gridre húzni, az adott nap reggel kiküldött Grid info szerinti kategória sorrendnek megfelelően. A sorok feltöltése délről történik, minden második gépet hátra előre tolvá lépcsőzve. A 15 méteres és a FAI Klub osztályban 5-5 db gép van egy sorban, a szabad osztályban 4 db. A kategórián belül, amikor egy sor betelik, a következő sor feltöltése a betelt sor előtt, a déli oldalon kezdhető meg (4. ábra).

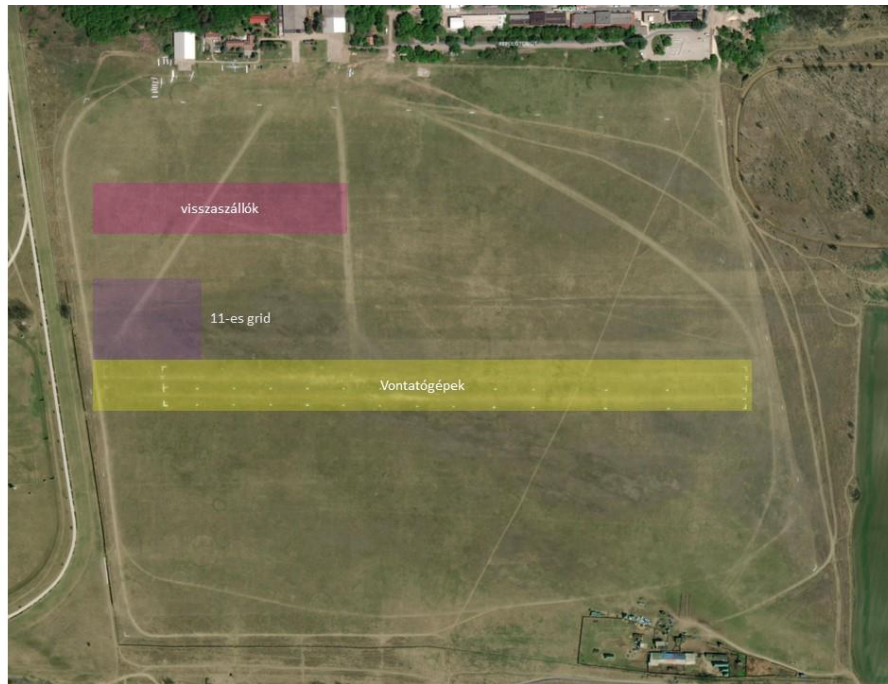


4. ábra. Gridre vontatás útvonala (kék színnel jelölve) 11-es és 29-es pálya szerint. A 11/29-es rajtrácsok helye zölddel, a vontatógép leszállómező sárga színnel jelölve.

Felszállás

A vontatógépek Dunakeszi lakott területek kerülésével, RWY11-ről az M2-es felett (annak keleti oldalán), RWY29-ről a Duna felett emelkednek. A leoldási légtér Dunakeszi várostól északra, a Homokbánya felett, 720m MSL magasságban helyezkedik el. A leoldási magasságot és légteret elérő vontatógép szárny billegtetéssel jelzi a leoldás lehetőségét, majd egy percig vízszintes repülésben húzza a vontatmányt, ezután amennyiben a vitorla még mindig nem old le, és rádió sem kommunikál, -1 m/s merülő sebességgel megkezd a süllyedést. A saját erőből felszálló segédmotoros vitorlázó repülőgépek azonos útvonalon emelkednek oly

módon, hogy a leoldási magasságot + 200 métert a leoldási légtérben ériék el, ahol a motort leállítják és behúzzák.



5. ábra. Startberendezés 11-es pálya esetén. A rajtrács zöld, a vontatógép leszállómező sárga, a vitorlázó repülőgép leszállómező (a felvontatás alatt visszaszálló gépeknek) lila színnel jelölve.



6. ábra. Vontatás 11-es felszállóirány szerint. Felvontatás piros színnel jelölve, zöld vonallal a vontatógépek oldás utáni útvonala (11/29-es leszállás szerint).



7. ábra. Startberendezés 29-es felszállóirány szerint. A rajtrács zöld, a vontatógép leszállómező sárga, a vitorlázó repülőgép leszállómező (a felvontatás alatt visszaszálló gépeknek) lila színnel jelölve.



8. ábra. Vontatás 29-es irány szerint. Narancssal jelölve a felvontatás, késsel a vontatógépek oldás utáni útvonala.

Visszaszálló repülőgépek

Visszaszállás (amikor még tart a felvontatás), rövidre a grid mellé, attól északra, kigurulás (rádióon kapott egyértelmű eltérő utasítás hiányában) csak irányeltérés nélkül, nyílegyenesen.

A visszaszálló versenyző a felvontatásban soron lévő kategória felvontatásának végén kaphat ismét felszállási lehetőséget.

Segédmotoros vitorlázógépek visszaszállása esetén motor csak a földön indítható. Valamennyi levegőben történő motorindítás (a nem-felszálló segédmotoros gépek leoldásától számított 5 percen belül végrehajtott, legfeljebb 2 perces kalibráció kivételével) terepre szállásnak minősül.

Várakozás

Leoldás után a felvontatás útvonalán 720m MSL alatt, illetve a leoldási légtérben 720m MSL magasság környékén tilos a köröző repülés.

Vonalnyitás

A vonalnyitás várható időpontját a hivatalos frekvencián jelenti be a Versenyigazgató, a következő módon:

A 15-méteres/klub/szabad géposztály vonala xx óra xx perckor nyit (az A/B/C feladatra)

ez a bejelentés az utolsó nem kitolt gép felszállása után történik meg.

10 perccel a vonalnyitás előtt:

A 15-méteres/klub/szabad géposztály vonala 10 perc múlva nyit (az A/B/C feladatra)

5 perccel a vonalnyitás előtt:

A 15-méteres/klub/szabad géposztály vonala 5 perc múlva nyit (az A/B/C feladatra)

a vonalnyitást követően:

A 15-méteres/klub/szabad géposztály vonala xx óra xx perckor kinyitott (az A/B/C feladatra).

Az indulási vonal megnyitásáig az elhangzó időpontok csak tájékoztató jellegűek, a vonal nyitását a Versenyigazgató indokolt esetben elhalaszthatja, vagy törölheti is. A vonal nyitása leghamarabb a kategória utolsó nem kitolt gépének felszállásától számított 20 perc után lehetséges.

Indulási eljárások

Indulási henger: egy a feladatlapon megadott fordulópont körül meghatározott, általában 3 km sugarú (reduced leg) henger, vagy indulási vonal: az első kurzus szárára merőleges, általában 6 km hosszú vonal. Az adott napra érvényes indulási eljárás a napi feladat eligazításon és a feladatlapon kerül megadásra. Az önfelszálló repülő gépeknek a motor leállítás után az indulási vonal átlépése előtt legalább egy vontató légtér magasság alatti ponttal kell rendelkeznie a logon. A visszatérő motoros repülőgépek esetén a motorpróbát követően az indulási vonal átlépése előtt legalább egy vontató légtér magasság alatti ponttal kell rendelkeznie a logon.

PEV indulási eljárás

A PEV Indulás Két paramétert kell megadni a Feladatlapon: a PEV Várakozási Időt és a PEV Indulási ablakot. Minden paraméter értéke 5, 6, 7, 8, 9, vagy 10 perc.

PEV indulás esetén a pilótáknak egy Pilot Event-et kell nyomnia az elsődleges FR-n még az indulási vonal vagy kör átlépése előtt. A PEV megnyomásával egy intervallumot hoz létre, amelyben büntetésmentes indulás kezdeményezhető.

Az intervallum a PEV Várakozási Idő letelte után indul és a PEV Indulási Ablak idejének letelte után végződik. A PEV gomb bármikor megnyomható, de mindössze háromszor (a Pontozó Bíró figyelmen kívül fogja hagyni a harmadik lenyomás után történő lenyomásokat). Minden PEV nyomással törlődik az előző Indulási Ablak és újraindul a Várakozási Idő. Ha 30 másodpercen belül több PEV rögzítésre kerül, az egy PEV-nek fog számítani, amelyet az első PEV lenyomásától számolnak. Sikertelen PEV rögzítés vagy a büntetésmentes intervallumon kívüli érvényes indulás büntetést von maga után.

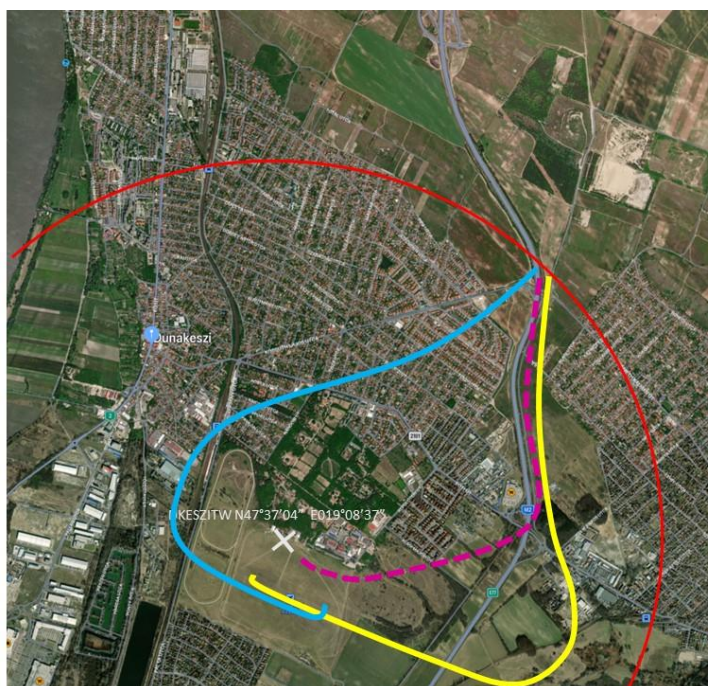
Megjegyzés: Csupán az elsődleges FR használható a PEV céljából. Az indulás érvényességéről a 7.4.4. bekezdésben esik szó, melyet ez a bekezdés nem befolyásol. A PEV az indulási vonal nyitása előtt is megnyomható.

A versenyen alkalmazott várakozási idő és indulási ablak az adott napi feladat eligazításon és a feladatlapon kerül megadásra.

Érkezési eljárás

A repülőtér előtt 15 km-rel áttérés LHDK frekvenciára, 10 km-nél bejelentkezés („Dunakeszi, Farokjel, 10 km”). A Repülésvezető visszaigazolja a farokjelet, időnként szél, pálya és forgalmi információkat ad. A célkörbe érkezés előtt a versenyző tájékozódjon a forgalom tekintetében.

Érkezési henger DKESZITW pont körül meghatározott, általában 3 km sugarú henger, minimális érkezési magasság általában 400m MSL. A minimális magasság alatt történő hazaérkezés méterenként 1 büntetőpont. A célkör elérését ismét jelteni kell („Dunakeszi, Farokjel 3km”).



9. ábra: Érkezési eljárások. RWY29 szerint (sárga útvonal), RWY11 szerint (ciánkék útvonal). Érkezés kis energiával (szaggatott magenta színnel jelölt vonalon).

Érkezés minden esetben É-ÉK-i irányból, a célkörbe érkezést követően a használatos pálya irányának megfelelően jobb (RWY29-re), illetve bal (RWY11-re) elhajlással (éles magasság és irányváltoztatás kerülésével folyamatos süllyedésben, célkörön belül előzni tilos), a forgalmi kör 4. fordulóra behelyezkedni, majd a fő pályára leszállni, hosszú kigurulással, majd megállás előtt esetlegesen egy igen enyhe ívű pálya elhagyással északi irányba.

Kis energiával érkezők (RWY 11 használatos pályairánnyal szemben, vagy ha leszállást követően nem tud hosszan végig gurulni a pályán) kivételes esetben, rádiózást követően a 29-es pálya északi oldalától 100 méter oldaltávolságban jobbra is leszállhatnak, figyelemmel az esetleges keresztirányú földi mozgásokra. Alacsony bejövétel esetén a Tesco-ig az M2-es keleti oldalán, majd a lakott területtől délkeletre, a „téli pálya” fölött közelítsék meg a repülőtér északkeleti sarkát, ahol enyhe jobb elhajlással pályairányba fordulva, nagy körültekintéssel kezdhetik meg a leszállást a pálya északi felére, de ott a talaj minősége nem jó.

A hazatérő gépek lehúzása a pályáról

A használatos pályairánytól függetlenül a leszálló gépek a főpályára szállnak, hosszúra, a megállás előtt lehetséges enyhe elhajlással észak fele (a hangárok irányába) elhagyni a pályát, helyet adva a következő érkezőnek. A segítő a gépkocsival a pálya északi oldalán várakozik, majd a pálya északi oldalán elgurul a gép vonaláig, és a pályairányra merőlegesen gurul a géphez, a fény berendezések használatával, bekapcsolt rádióval. A gépet felakasztja, majd a pályairányra merőlegesen húzza ki a repülőtér északi oldalára és ott húzza vissza a nyugözőre. Csak versenyre nevezett repülőgép azonosító jelével ellátott gépkocsi hajthat a pályára a felvontatás kezdete és a hazaérkezések vége közötti időszakban, működő rádióval, felkapcsolt világítással és vészvillogóval.



10. ábra: 11-es szerinti leszállás, pálya végén balra/északra elhagyás



11. ábra: 29-es szerinti leszállás, pálya végén jobbra/északra elhagyás.

Terepreszállás

A versenyző terepen történő leszállása esetén a lehető legrövidebb időn belül köteles a leszállás tényét bejelenteni a sportbizottság vezetőjének

igc@dkivb.hu

Fényi István: +36 20 777 6830

a feladatlapon is megadott elérhetőségen, és lehetőség szerint a repülési adatrögzítő adatait is megküldeni email-en.

Fájl leadás

IGC fájl megküldése email-en az igc@dkivb.hu címre, leszállás után nem később mint 45 perccel, amennyiben lehetséges, terepen történő leszállás esetén is, de a repülőtérre való visszaérkezés után a lehető legrövidebb időn belül.

Személygépkocsik közlekedési és parkolási rendje

A versenyen nem nevezett személyek (látogatók) autóikkal csak a sorompón kívül, a bekötő út két oldalán, illetve a 2. ábrán 2 számmal jelölt területen („Vendég parkoló”) parkolhatnak.

Versenyre nevezett, repülőgéphez tartozó azonosító-jel-nélküli gépkocsik (a verseny szervezők járművei kivételével) csak a kijelölt parkolóhelyig közlekedhetnek, a munkaterületre nem hajthatnak be. Azonosító jellel ellátott, munkaterületen mozgó gépkocsik felkapcsolt világítással és vészvillogóval közlekedhetnek, a gépkocsiban a felvontatás kezdetétől a hazaérkezések végéig működőképes és bekapcsolt, kézi rádió adóvevő berendezésnek kell lennie a verseny hivatalos frekvenciájára (129,790 MHz-re) hangolva. A grid északi oldalán kialakított parkolóban csak addig várakozhatnak a gépkocsik, amíg tart a felvontatás, ezt követően gondoskodni kell a nyugözhely közelében kialakított parkolóba, vagy a 2. ábrán 1 számmal jelölt területre („Résztvevő parkoló”) való visszajuttatásukról.

Kisegítő nélküli versenyzők autóikat felszállás előtt kötelesek a nyugözhelyen, vagy a „Résztvevő parkolóban” elhelyezni.

Gépsérülés

A verseny során mindennemű gépsérülést haladéktalanul be kell jelenteni a Versenyigazgatónak, vagy Helyettesének, illetve a Repülésvezetőnek.

Verseny értékelési eljárások

Pontozás

Napi és összesített eredmények a SoaringSpot-on.

Kiértékelő szoftver: Naviter SeeYou – Competition modul (aktuális verzió).

Pontlevonás

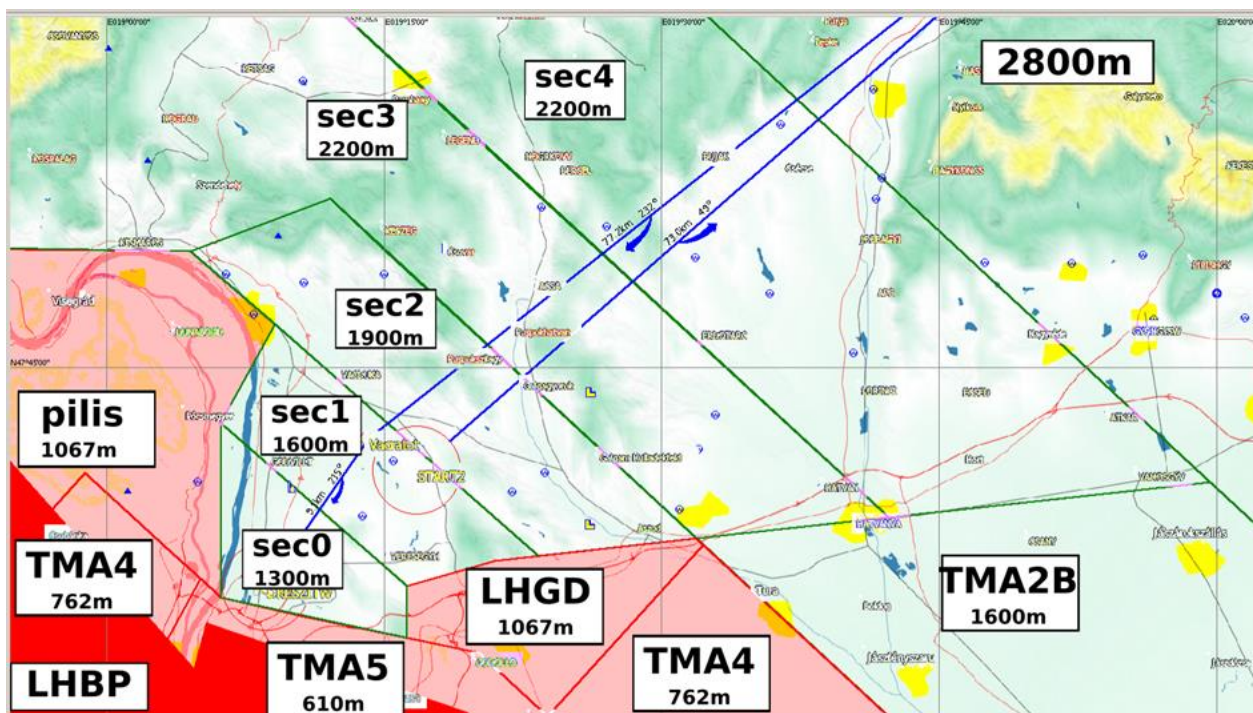
Az MVSz versenyszabályzat 9. pont szerint.

Magasság korlátozás túllépése, vertikális légtérsértés

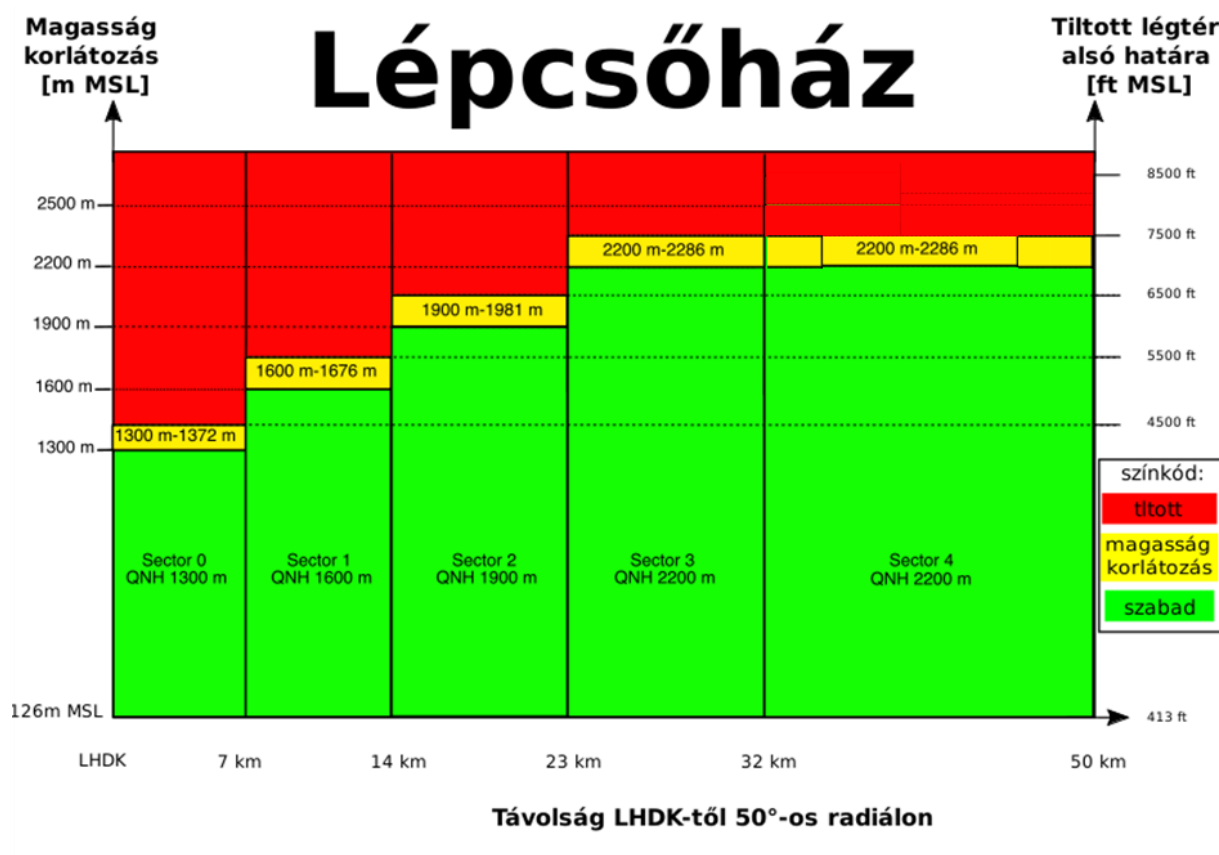
A G100-103, valamint G112-114 koordinált légterek fölött azonos területek felett 1000-1000 feet vertikális kiterjedésű eseti légterek működnek 2024. május 13- 26-ig. A verseny céljaira az eseti légterek 100m-re lefele kerekített felső magasságig vehetők igénybe (a 13. ábrán sárga színnel jelzett légterek, sec0_LO – sec4_LO alsó magasságáig). E fölött magassági korlátozás van érvényben, melynek túllépése méterenként 1 pont büntetéssel szankcionált. Ismétlődő túllépés esetén a büntetések összeadódnak. Az eseti légtér felső határa a tiltott légtér alja (13. ábrán piros színnel jelölt légterek, sec0_HI – sec4_HI). A tiltott légtérbe való beemelkedés

légtérsértésnek számít, és súlyos repülési fegyelmezetlenségnek tekintendő, mely kizárást vonhat maga után. A lépcsőház szektorokban, valamint a TMA2B szektorban alkalmazott magasságkorlátozástól eltérően, a TMA4-6 szektorok alatti légtérben, valamint a TMA2A-ból kivágott „pilis” és „LHGD” légterekben nincs további magasságkorlátozás, a magasságtúllépés egyben légtérsértés. A fentiekén kívüli légterekben az engedélyezett legnagyobb magasság 2800m MSL, melynek túllépése 100 m-ig méterenként 1 büntetőpont 100 m-t elérő magasságsértés esetén virtuális terepre szállásnak minősül a túllépés helyével.

A magassági korlátozások területi elhelyezkedését, és a korlátozott és tiltott légterek vertikális szerkezetét a 12. ábra szemlélteti.



12. ábra. Magasság korlátozások.



13. ábra. Magassághatárolások vertikális metszete.

Díjazás Különdíjak

I. Bulletin szerint (2024. január 24-i kiadás, elérhető online a verseny honlapján: dkivb.hu).

Online Repülésbiztonsági bejelentő

A repülés biztonságát érintő, online bejelentés tehető az MVSz DTO anonim online bejelentőjét használva:

soaringhungary.com/anonim-bejelento/

A bejelentéseket minden esetben vizsgáljuk, azokat anonim módon kezeljük, és szükség esetén intézkedés történik a repülésbiztonság magas szinten tartása érdekében.

Versenyen kívüli rendszeres vitorlázó teljesítményrepülés feltételei

A verseny időtartalma alatt, versenyen kívüli vitorlázó repülés nem engedélyezett.

A motoros repülő forgalom vonalnyitás előtt és a hazaérkezések időszakában korlátozott, a repülésvezetővel egyeztetett formában lehetséges.

Óvás

A Sportbizottság döntései ellen az óvásokat a Zsúrihez írásban kell benyújtani a hivatalos eredmény közzétételétől számított 14 órán (az utolsó versenyszámot követően 2 órán) belül a meghatározott óvási díj kíséretében. Óvást a versenyző (vagy nevében a csapatkapitánya) csak saját eredményét érintő tárgyban nyújthat be.

Az óvási díj 35.000 forint, mely az óvás benyújtásával egyidejűleg készpénzben befizetendő a pénztárban. Az óvás elfogadása esetén az óvási díj összegét az óvást emelő versenyzőnek visszatérítik.

Egyéb

További feltételek

A versenyen érvényes szabályok – többek között – az alábbi dokumentumok szerint:

- FAI IGC SC GS, SC3, SC3a (<https://www.fai.org/igc-documents>)
- MRLSz szabályzatok (<https://www.mrlsz.hu/dokumentumok/dokumentumok>)
- MVSZ szabályzatok (www.soaringhungary.com)
- LHDK repülőtér rend
- valamint a légtérszabályok, eligazításokon és a hivatalos frekvencián elhangzó közlemények, utasítások.

Dunakeszi, 2024. április 30.

Záradék

Jóváhagyom.

Dunakeszi, 2024. május

Zámbóné Pollerman Judit

Versenyigazgató

Melléletek:

1. sz. melléklet: Elérhetőségek listája
2. sz. melléklet: Regisztrációs lap és pilóta nyilatkozat
3. sz. melléklet: Másodlagos adatrögzítésre elfogadott eszközök listája

1. melléklet

Elérhetőségek:

Versenyigazgató: Zámbóné Pollerman Judit: +36 20 399 9550

Versenyigazgató helyettes, sportbizottság vezető: Fényi István: +36 20 777 6830

Repülésvezető: Vámosi Miklós +36 30 738 8826

Repülőtér-vezető: Szaniszló László (reptervezeto@malevrk.hu, +36 70 327 2475)

IGC file leadás, egyéb kapcsolattartás: igc@dkivb.hu, info@dkivb.hu

2. sz. melléklet

Regisztrációs lap és verseny résztvevői nyilatkozat

Alulírott _____ szakszolgálati engedélyszám: _____ teljes felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy:

A Dunakeszi reptérrendet, a légtér igénybevétel feltételeit, a Bulletin és a Helyi eljárások előírásait, valamint a hazai és FAI verseny szabályzatot, megismertem, azoknak megfelelek, illetve elfogadom és betartom.

A gép és a személyzet rendelkezik a szabályos repülés feltételeivel (légi jármű üzemképesség, felszerelés, érvényes okmányok, pilóta orvosi minősítés jártasság, képesség, folytonosság tekintetében).

A safety briefingen, a repülésvezető által adott, és a feladatlapon közzétett, valamint a hivatalos rádió közlemények útján adott előírásokat, utasításokat mindenkor igyekszem megismerni, és a repülésbiztonság, valamint a sport tisztasága érdekében betartani.

Kelt:

Versenyző

4. Dunakeszi Vitorlázórepülő Bajnokság (2024.május 17 – 25.)

Név :

Klub:

Szakszolgálati engedély száma:

Kategória: vegyes 15 méter Nemzeti) FAI klub Mixed Open

Azonosítójel:

Lajstromjel:

Vitorlázórepülőgép típusa:

motor nélküli / felszállómotoros / hazatérő motoros

Legközelebbi hozzátartozó telefonszáma :

Kijelentem, hogy az orvosi minősítemem, szakszolgálati engedélyem és a repülőgép minden dokumentuma és biztosítása érvényes és a repülőgépem a repülés végrehajtásához megfelelő állapotban van. Továbbá a Dunakeszi repülőtér rendet, repülőtér használati szabályokat és az MVSz vonatkozó szabályait elolvastam, megértettem és azokat betartom.

Kijelentem, hogy az EASA SFCL.160 pontnak megfelelő folytonossággal rendelkezem.

A verseny szervezője semmilyen felelősséget nem vállal a versenyen részt vevő pilóták, illetve repülőgépek által harmadik félnek okozott bármilyen káreseményért.

A versenyen teljes mértékben saját felelősségemre veszek részt!

Dátum :

Aláírás :

3. sz. melléklet

Elfogadott adatrögzítők listája

Elsődleges adatrögzítőként az FAI IGC által jóváhagyott loggerek használhatók.

A 15m es nemzeti bajnokságon másodlagos rögzítésre is csak FAI IGC által jóváhagyott loggerek használhatóak

A Dunakeszi területi bajnokságon másodlagos adatrögzítőként alkalmazhatóak az alábbi adatrögzítésre alkalmas eszközök:

- SeeYou Mobile 2.5 vagy újabb verzió
- Soaringpilot PALM Freeware 1.9.7 vagy újabb verzió
- Pocket StrePla v3.0 vagy újabb verzió
- XCSoar 5.0 vagy újabb verzió
- LK 8000
- Filser Electronic GmbH Filser LX6000
- Filser Electronic GmbH Filser LX5000 (nem IGC)

PEV indulás csak az elsődleges rögzítőn érvényes.