

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ



ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

Κεφάλαιο 10

Υ Π Ε Ρ Ε Λ Α Φ Ρ Α

Κατηγορία R

Αρχή ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2000

Σημείωση: Το Κεφάλαιο 10 σε συνδυασμό με το Γενικό Κεφάλαιο συμπληρώνουν τον Αθλητικό Κώδικα για τα Υπερελαφρά.

Γραμματεία της F. A. I.

Avenue Mon-Repos 24, 1005 LAUSSANE, Switzerland
Tel. + 41 (0) 21 345 10 70 - Fax. + 41 (0) 21 345 10 77 - email. sec@fai.org
website. www.fai.org

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Avenue Mon - Repos 24, 1005 LAUSANNE, Switzerland

Copyright 2000

Με την εξασφάλιση όλων των δικαιωμάτων. Το δικαίωμα της πνευματικής ιδιοκτησίας ανήκει στη Διεθνή Αεροναυτική Ομοσπονδία (F A I). Όποιο πρόσωπο ενεργεί εκ μέρους της F A I ή ενός από τα Μέλη της είναι εξουσιοδοτημένο να αντιγράψει, να τυπώσει, και να δια-νέμει αυτό το έγγραφο, που υπόκειται στους ακόλουθους όρους.

- 1. Το έγγραφο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για πληροφόρηση και δεν μπορεί να το εκμεταλευθεί κανείς για εμπορικούς σκοπούς.**
- 2. Όποιο αντίγραφο αυτού του εγγράφου ή τμήματος αυτού πρέπει να περιλαμβάνει αυτή τη σημείωση του δικαιώματος της πνευματικής ιδιοκτησίας.**

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΚΕΦ. 10 - ΕΚΔΟΣΗ 2000

Αυτό το έγγραφο, ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10, Έκδοση 2000, αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2000.

Η Έκδοση 2000 διαφέρει από την Έκδοση 1997 σε εκείνες τις παραγράφους με μια κάθετη γραμμή στο περιθώριο.

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10
ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΑ
(ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΡΕΚΟΡ R)Σελίδα

Τροποποιημένη Πληροφορία		i
Πίνακας Περιεχομένων		iii
Κεφάλαιο 1	<u>ΓΕΝΙΚΑ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ COLIBRI</u>	1
1.1		1
1.2	Ορισμός ενός Υπερελαφρού	1
1.3	Κατηγορίες Υπερελαφρού	1
1.4	Κεφάλαιο 10 Αρχή	1
1.5	Απαιτήσεις για Δίπλωμα Colibri	2
Κεφάλαιο 2	<u>ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΣΗΜΑΤΑ COLIBRI</u>	3
2.1	Σήματα Colibri	3
2.2	Προσόντα και Απαιτήσεις	3
2.2.1	Χάλκινο Colibri	3
2.2.2	Ασημένιο Colibri	3
2.2.3	Χρυσό Colibri	3
2.2.4	Διαμαντένιο Colibri	4
2.3	Γενικοί Όροι	4
2.4	Έλεγχος Πτήσης για Σήμα	4
Κεφάλαιο 3	<u>ΡΕΚΟΡ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ R - ΠΙΝΑΚΑΣ A</u>	5
3.1	Ταξινόμηση	5
3.2	Κατηγορίες Ρεκόρ στην Κατηγορία R	5
3.3	Διαθέσιμα Ρεκόρ	5
3.3.1	Solo	5
3.3.2	Πολυθέσιο	6
3.3.3		6
3.4	Γενικοί Κανόνες για τα Ρεκόρ	6
3.4.1	Βάρος	6
3.4.2	Ανεφοδιασμός	6
3.4.3	Υπέρβαση προηγούμενου ρεκόρ	6
3.4.4	Λάθος Καταμέτρησης	6
3.4.5		6
3.4.6	Ρεκόρς για Αμφίβια	6
3.4.7	Μεταφορά Βαρομέτρου	6
3.4.8		6
3.4.9	Τριμερείς Πορείες	6
3.4.10	Απομακρυσμένο Σημείο Απογείωσης και/ή Προσγείωσης	6
3.4.11		6
3.4.12		6
3.4.13	Περιορισμοί Ισχύος και Καυσίμου	7
3.5	Ειδικοί Κανόνες για Ρεκόρ	7
3.5.1	Ρεκόρ Απόστασης	7
3.6	Ρεκόρ Ταχύτητας	7
3.6.1	Ταχύτητα πάνω σε ευθεία πορεία με ελάχιστο μήκος 15χλμ.	

	και μέγιστο μήκος 25χλμ.	7
3.6.2	Ταχύτητα πάνω από κλειστή κυκλική πορεία 50,100,500 ή 1000χλ χωρίς προσγείωση	7
3.6.3	Ρεκόρ Υψομέτρου	8
3.6.4	Ρεκόρ Χρόνου Ανόδου	8
3.7	Το Αρχείο των Ρεκόρ	8

Σελίδα

ΠΙΝΑΚΑΣ Α	Απαιτούμενα Πιστοποιητικά και Αποδείξεις	9
Κεφάλαιο 4	<u>ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ</u>	10
4.1	Γενικοί Κανόνες	10
4.2	Σκοπός	10
4.3	Εγκυρότητα ενός Αγώνα	10
4.4	Εκθέσεις Αγώνα	10
4.5	Γενική Οργάνωση	10
4.6	Ιδιότητα και Ρύθμιση Τοπικών Κανονισμών	11
4.7	Ευθύνη του Οργανωτή και του Διευθυντή	12
4.8	Πρόγραμμα και Υποδομή	12
4.9	Επόπτες	12
4.10	Εθνικές Ομάδες	12
4.11	Ευθύνες του Αρχηγού Ομάδας	13
4.12	Προσόντα Χειριστή και Πλοηγού	13
4.13	Αεροσκάφος και Σχετικός Εξοπλισμός	13
4.14	Ασφάλιση	14
4.15	Αγωνιστικοί Αριθμοί	14
4.16	Εγγραφή	14
4.17	Ενημέρωση	14
4.18	Συναντήσεις των Αρχηγών των Ομάδων	14
4.19	Λειτουργικοί Κανονισμοί	15
4.20	Ασφάλεια Πτήσης	15
4.21	Δοκιμαστική ή άλλη Πτήση	15
4.22	Εξωτερική Βοήθεια στους Αγωνιζομένους	16
4.23	Κατηγορίες Αγώνων	16
4.24	Tasks ενός Αγώνα	16
4.25	Έναρξη ενός Task	17
4.26	Εκτέλεση του Task	17
4.27		17
4.28	Προσγειώσεις εκτός Πεδίου	17
4.29	Όρια Πτήσης	18
4.30	Βαθμολογία	18
4.31	Παράπονα και διαμαρτυρίες	18
Κεφάλαιο 5	<u>ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ</u>	20
5.1	Έλεγχος των Πτήσεων	20
5.2	Καταμέτρηση	20
5.3	Σχέση Υψομέτρου- Απόστασης	20
5.4	Βάρος	20
5.5	Καύσιμα	21
5.6	Καταγραφείς Βαρομέτρων και Πτήσης	21
5.7	Γραμμές Αφετηρίας και Τέρματος	21
5.8	Φωτογραφικό Ύλικο	21
ΠΑΡΑΡΤ. 1	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ R: Ορισμοί Υπερελαφρού, Απαιτήσεις Σχηματισμού	23
	Δήλωση Επιδόσεως του Αεροπλάνου	25
ΠΑΡΑΡΤ. 2	Οδηγός - Κατάλογοι για Οργανωτές Παγκόσμιου Αγώνα	27-30
ΠΑΡΑΡΤ. 3	Κύριο Έγγραφο Τοπικών Κανονισμών για Παγκόσμιους και Ευρωπαϊκούς Αγώνες και Δείγμα φόρμας Συμμετοχής	31-44
ΠΑΡΑΡΤ. 4	Διαδρομές αγώνων Υπερελαφρού για:	
	Υπερελαφρά	45-48
	Μηχ.Αλεξ.Πλαγιάς	49-56
ΠΑΡΑΡΤ. 5	Σημειώσεις για τον Διευθυντή Αγώνα και τους Διεθνείς Επισήμους	57-63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Το Κεφάλαιο 10 του Αθλητικού Κώδικα ασχολείται με ρεκόρ, υψηλής επίδοσης σήματα, και παγκόσμιους και ευρωπαϊκούς αγώνες για Υπερελαφρά, περιλαμβανομένων και αλεξιπτώτων πλαγιάς.

1.2 **ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟΥ** (Βλέπε επίσης Παράρτημα 1)

1.2.1 Ένα μονοθέσιο ή διθέσιο αεροπλάνο του οποίου η ελάχιστη ταχύτητα κατά το Μέγιστο Βάρος Απογείωσης (MTOW) είναι λιγότερη από 65χλ/ωρ, (βλέπε Παράρτ.1) και έχει ένα Μέγιστο Βάρος Απογείωσης με:

- 300 κιλά για ένα μονοθέσιο ξηράς
- 330 κιλά για ένα αμφίβιο ή ένα μονοθέσιο υδροπλάνο
- 450 κιλά για ένα διθέσιο ξηράς
- 495 κιλά για ένα αμφίβιο ή ένα διθέσιο υδροπλάνο

1.2.2 **Ορισμός Μηχανοκίνητου Αλεξιπτώτου Πλαγιάς**

1.2.2.1 Ένα μηχανοκίνητο αλεξιπτωτο πλαγιάς (PPG) είναι μια πτέρυγα χωρίς σταθερή κατασκευή με μια μονάδα ισχύος ενσωματωμένη με τη ζώνη (κάθισμα) του χειριστή.

1.2.2.2 Ένα τρίκυκλο μηχαν. αλεξιπτ.πλαγιάς (PPT) έχει μια μονάδα ισχύος αναπόσπαστη με το κάθισμα του χειριστή και σύστημα προσγείωσης και ένα Μέγιστο Βάρος Απογείωσης(MTOW) που δεν ξεπερνά τα όρια που αναφέρονται στην παρ.1.2.1.

1.3 **ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ**

1.3.1 Κατηγορία 1: ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ ΑΚΑΜΠΤΗΣ ΠΤΕΡΥΓΑΣ ΜΕ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ(Ρεκόρ Υπο-κατηγοριών R1,R2,R3, βλέπε 3.1.1).

1.3.2 Κατηγορία 2: ΤΡΙΚΥΚΛΟ ΕΥΚΑΜΠΤΗΣ ΠΤΕΡΥΓΑΣ ΜΕ ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΒΑΡΟΥΣ ΤΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΣΤΗ ΣΑΝ ΒΑΣΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟ ΕΛΕΓΧΟΥ.(Ρεκόρ Υπο-κατηγοριων R1,R2,R3,βλέπε 3.1.1).

1.3.3 Κατηγορία 3: ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΑΙΩΡΟΠΤΕΡΟ. (ΓΕΝ.ΚΕΦ.2.2.1.15-Ρεκόρ Υποκ. R4,3.1.1)

1.3.4 Κατηγορία 4: PPG- ΜΗΧ. ΑΛΕΞ. ΠΛΑΓΙΑΣ.(ΓΕΝ.ΚΕΦ.2.2.1.15 &Παραρτ.1-Ρεκόρ Υποκατ.R5)

PPT.ΤΡΙΚΥΚΛΟ ΜΗΧ. ΑΛΕΞ. ΠΛΑΓΙΑΣ (Ρεκόρ Υποκατηγ. R6, βλέπε 3.1.1)

1.4 **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΑΡΧΗ**

Το κεφάλαιο 10 έγινε με σκοπό να χρησιμοποιηθεί σε συνάρτηση με το Γενικό Κεφάλαιο του Αθλητικού Κώδικα.

1.4.1 Τα ακόλουθα θέματα περιγράφονται λεπτομερώς στο Γενικό Κεφάλαιο:

Αρχή και ευθύνη της FAI
Ταξινομήσεις και Ορισμοί
Φάρμακα, Αλκοόλ, Ασθένεια

Κεφάλαιο 1
Κεφάλαιο 2
Κεφάλαιο 3

Ποινές, Διαμαρτυρίες	Κεφάλαιο 5
Αθλητικές Άδειες	Κεφάλαιο 8
Ενστάσεις ενώπιον της FAI	Κεφάλαιο 9

- 1.4.2 Τα ακόλουθα κεφάλαια του Γενικού Κεφαλαίου περιέχουν γενικές αρχές με ειδική πληροφόρηση για τα υπερελαφρά στο Κεφάλαιο 10.

Αθλητικές εκδηλώσεις	Κεφάλαιο 3
Παρατηρητές και επίσημοι	Κεφάλαιο 4
Παγκόσμια ρεκόρ	Κεφάλαιο 6
Καταμέτρηση πτήσης και έλεγχος	Κεφάλαιο 7

1.5 **ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑ COLIBRI ΤΗΣ FAI**

Αυτό το δίπλωμα μπορεί να απονεμηθεί κάθε χρόνο από τη FAI κατόπιν πρότασης της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI (CIMA) σε ένα άτομο που θεωρείται ότι έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της πτήσης υπερελαφρού με την δράση ,το έργο, τα επιτεύγματά ,την πρωτοβουλία ή την αφοσίωση του. Κάθε δραστήριο μέλος της FAI μπορεί να προσκομίσει το όνομα ενός υποψηφίου για εξέταση από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI(CIMA) το οποίο πρέπει να φτάσει στη Γραμματεία της FAI τουλάχιστον 2 μήνες πριν τη συνάντηση της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI για να συμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη. Οι προτάσεις πρέπει να υποβάλλονται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου χρόνου. Μόνο ένα δίπλωμα θα απονέμεται ετησίως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΣΗΜΑΤΑ COLIBRI****2.1 ΣΗΜΑΤΑ COLIBRI**

- 2.1.1 Τα σήματα Colibri της FAI είναι βαθμοί επιδεξιότητας που δεν απαιτείται να ανανεώνονται. Τα προσόντα είναι τα ίδια σε κάθε χώρα.
- 2.1.2 Κάθε Εθνική Αερολέσχη θα κρατά ένα κατάλογο πτήσεων για το σήμα που έχει επικυρώσει και θα ενημερώνει τη FAI για τα ονόματα των χειριστών που έχουν κερδίσει το χρυσό σήμα μέχρι το διεθνές σύνολο να φθάσει τα 50. Η FAI θα κρατά κατάλογο αυτών των ονομάτων.

2.2 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**2.2.1 Χάλκινο Colibri**

- α) 20 ώρες solo σε υπερελαφρό αεροσκάφος περιλαμβ. τουλάχιστο 50 πτήσεις.
- β) 3 προσγειώσεις ακριβείας μέσα σε 10μ. από το κέντρο ενός ορισμένου σημείου.
- γ) 1 προσγείωση ακριβείας μέσα σε 20μ. από το κέντρο ενός ορισμένου σημείου από ένα υψος 300μ.(1000π.) χωρίς ισχύ. Επίδειξη κυκλικής πορείας.
- δ) Δύο πτήσεις κρος-κάντρι 75χλμ. πάνω από μια τριμερή πορεία, μια με προσγείωση εκτός πεδίου σε ένα καθορισμένο σημείο κατά μήκος της πορείας.

2.2.2 Ασημένιο Colibri

- α) 100 ώρες σε υπερελαφρό αεροσκάφος περιλαμβ. τουλάχιστον 200 καταγεγραμμένων πτήσεων.
- β) 2 πτήσεις σε περίπου 300μ.(1000π.) ύψος από το έδαφος, σβήσιμο της μηχανής(ων) με πλήρη στροφή 360μοιρ. και προσγείωση μέσα σε 5μ. από το κέντρο ορισμένου σημείου.
- γ) 4 πτήσεις κάντρι 150χλμ. με οποιαδήποτε προ-δηλωμένη προσγείωση ή σημεία στροφής. Οι πορείες μπορεί να είναι ευθείες, 1 σημείο στροφής, έξοδος και επιστροφή, ή τριμερείς (2 σημεία στροφής).

2.2.3 Χρυσό Colibri

- α) 300 ώρες σε υπερελαφρό αεροσκάφος.
- β) Αγώνας σε δύο Εθνικούς ή αναγνωρισμένους από τη FAI Διεθνείς αγώνες Υπερελαφρών, ως επικεφαλής χειριστής.
- γ) Μια πλήρη περιοδεία τουλάχιστον 1000χλμ. σε μήκος σε ένα προ-δηλωμένο σχέδιο πτήσης μέσα σε 7 συνεχείς μέρες. Η πορεία να περιέχει τουλάχιστον 3 σημεία ελέγχου από τα οποία το αεροσκάφος παρατηρείται να πετά ή όπου γίνεται μια προσγείωση. Μόνο η τελική προσγείωση της περιοδείας μπορεί να γίνει στο αρχικό σημείο αναχώρησης.
- δ) Τήρηση ενός από τα ακόλουθα:
 - Αξιολόγηση Εθνικού εκπαιδευτή υπερελαφρών
 - Εθνικό ρεκόρ υπερελαφρών (ή αν υπάρχει ένα τέτοιο ρεκόρ).
 - Αξιολόγηση σε εθνικό επίπεδο υπερελαφρού υδροπλάνου μαζί με δύο πτήσεις κρος-κάντρι 75χλμ. πάνω σε ένα υδροπλάνο.
 - Εθνική κατάταξη Alpine.
 - Συμμετοχή σε μια πρώτης κατηγορίας εκδήλωση της FAI, ως Επικεφ. χειριστής.

2.2.4 Διαμαντένιο Colibri

- 2.2.4.1 Ένα βραβείο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI (CIMA), με αρχή ισχύος την 1η Ιανουαρίου 1990, για μια σημαντική επίδοση σε πτήση υπερελαφρού. Ισχύουν οι παρακάτω ειδικοί όροι: Οι αιτούντες ή υποψήφιοι πρέπει να έχουν τα προσόντα για τουλάχιστον Ασημένιου σήματος επίπεδο. Σε περίπτωση που το πλήρωμα είναι δύο άτομα, οι χειριστές πρέπει να έχουν ίση ή ισοδύναμη εμπειρία αεροπλοΐας, και οι δύο πρέπει να είναι το απαραίτητο πλήρωμα.

2.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

- 2.3.1 Όλες οι πτήσεις για Σήματα Colibri πρέπει να γίνονται σε υπερελαφρό αεροσκάφος (1.3).
- 2.3.2 Ένας χειριστής πρέπει να είναι μόνος του στο αεροσκάφος σε κάθε πτήση, οι προϋποθέσεις αλλάζουν για το Χρυσό και το Διαμαντένιο.
- 2.3.3 Μια πτήση μπορεί να υπολογιστεί για οποιοδήποτε σήμα ή προσόν για το οποίο πληρεί τις προϋποθέσεις.
- 2.3.4 Τα σήματα μπορεί να απονέμονται μόνο με σωστή σειρά: Χάλκινο, Ασημένιο, Χρυσό. Ένα Διαμαντένιο μπορεί να απονεμηθεί σε κατόχους Ασημένιου σήματος.
- 2.3.5 Μια ακριβής προσγείωση είναι μια σταθερή προσγείωση χωρίς βλάβη στο αεροσκάφος ή το χειριστή. Η απόσταση υπολογίζεται από το σημείο προσγείωσης των κύριων τροχών.
- 2.3.6 Για να υπολογιστεί για σήμα κάθε τμήμα μιας πτήσης κρος-κάντρι πρέπει να ολοκληρωθεί σε όχι περισσότερο ή λιγότερο από το 15% του σωστά υπολογισμένου χρόνου πτήσης του χειριστή για εκείνο το τμήμα.
- 2.3.7 Βαρόμετρα δεν απαιτούνται.
- 2.3.8 Δεν απαιτείται Αθλητική Άδεια για τα σήματα.
- 2.3.9 Μια μόνο πορεία μπορεί να δηλώνεται για κάθε πτήση.
- 2.4 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΗΜΑΤΑ (Βλέπε Κεφάλαιο 5).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**ΡΕΚΟΡ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ R**

Παραπομπή από το Κεφάλαιο 6 του Γενικού Κεφαλαίου.

3.1 ΚΑΤΑΤΑΞΗ**3.1.1 Υπάρχουν 6 υπο-κατηγορίες:**

R1 Αεροσκάφη ξηράς

R2 Υδροπλάνα

R3 Αμφίβια

R4 Μηχανοκίνητα Αιωρόπτερα (Foot launched)

R5 Μηχανοκίνητα Αλεξ. Πλαγιάς (back pack and foot launched)

R6 Τρίκυκλα Μηχανοκίνητα Αλεξίπτωτα Πλαγιάς

3.1.2 Τα ρεκόρ σε αυτές τις υπο-κατηγορίες είναι ανοιχτά σε όλα τα υπερελαφρά που αναφ. στην 1.3.**3.1.3 Τα ρεκόρ στις υπο-κατηγορίες R1,R2 και R3 θα χωρίζονται σε δύο επιπλέον ομάδες:**

Ομάδα 1: τρίκυκλο εύκαμπτης πτέρυγας με μετατόπιση βάρους του χειριστή σαν βασική μέθοδο ελέγχου.

Ομάδα 2: αεροπλάνο σταθερής πτέρυγας με κινητά αεροδυναμικά συστήματα ελέγχου

3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΡΕΚΟΡ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ R

3.2.1 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.2 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ (R1,R3,R4,R5,R6).

3.2.3 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ (R1,R3,R4,R5,R6).

3.2.4 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.5 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΧΩΡΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ (R1,R3,R4,R5,R6).

3.2.6 ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ (R1,R3,R4,R5,R6).

3.2.7 ΥΨΟΜΕΤΡΟ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.8 ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΥΨΩΣΗΣ ΣΕ ΕΝΑ ΥΨΟΣ 3000μ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.9 ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΥΨΩΣΗΣ ΣΕ ΕΝΑ ΥΨΟΣ 6000μ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.10 ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΠΟΡΕΙΑ (R1,R2,R3,R4,R5,R6).

3.2.11 ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ (R1,R2,R3,R4,R5,R6)

3.3 ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΡΕΚΟΡ**3.3.1 ΠΤΗΣΗ ΣΟΛΟ**

Η καλύτερη επίδοση με ένα χειριστή.

3.3.2 Πολυθέσιο

Η καλύτερη επίδειξη με δύο άτομα πάνω στο αεροσκάφος. Η ηλικία του πλοηγού δεν πρέπει να είναι μικρότερη από τα 14 χρόνια.

3.3.3 Δεν υπάρχουν ξεχωριστά ρεκόρ για γυναίκες.

3.4 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΡΕΚΟΡ

(Βλέπε επίσης Κεφ. 5: Έλεγχος και Καταμέτρηση)

3.4.1 Το βάρος του αεροσκάφους κατά την απογείωση, περιλαμβανομένων του χειριστή, των καυσίμων και όλου του βοηθητικού εξοπλισμού δεν πρέπει να ξεπερνά το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος όπως καθορίζεται στην 1.2.1.

3.4.2 Απαγορεύεται ο ανεφοδιασμός κατά τη διάρκεια μιας προσπάθειας για ρεκόρ ή στο έδαφος ή στον αέρα.

3.4.3 Ένα νέο ρεκόρ πρέπει να ξεπερνά το προηγούμενο ρεκόρ κατά 1% για απόσταση και ρεκόρ ταχύτητας και κατά 3% για ρεκόρ υψόμετρου και ύψους. Μόνο μια δήλωση μπορεί να γίνεται για μια προσπάθεια ρεκόρ εκτός του ότι μπορεί να περιλαμβάνεται μια προσπάθεια για ρεκόρ υψόμετρου.

3.4.4 Στην καταμέτρηση ρεκόρ απόστασης, το λάθος δεν πρέπει να ξεπερνά το 0,5% και για ρεκόρ υψόμετρου και ύψους το 1%.

3.4.5 Καύσιμα, έρμα ή άλλα άχρηστα αντικείμενα δεν πρέπει να απομακρύνονται μετά την απογείωση ή πριν την ολοκλήρωση της προσπάθειας για ρεκόρ.

3.4.6 Για την απόκτηση ρεκόρ στην R3, το αμφίβιο πρέπει να απογειωθεί από το έδαφος και να προσγειωθεί στο νερό ή αντίστροφα.

3.4.7 Πρέπει να υπάρχει ένα βαρόμετρο σε λειτουργία ή ένας εγκεκριμένος καταγραφέας χρόνου (5.6.1).

3.4.8 Μόνο ο επικεφαλής-χειριστής χρειάζεται να κατέχει μια αθλητική άδεια αλλά οι χειριστές που δεν κατέχουν αθλητικές άδειες δεν θα φαίνονται στα Διπλώματα της FAI.

3.4.9 Τριμερείς Πορείες

3.4.9.1 Για ένα ρεκόρ, καμιά πλευρά της τριμερούς πορείας δεν μπορεί να έχει μήκος λιγότερο από το 28% της συνολικής απόστασης.

3.4.9.2 Πορείες με σκοπό το ρεκόρ ή πτήσεις σε κλειστό κύκλωμα πρέπει να προ-δηλώνονται. Μόνο μια δήλωση μπορεί να γίνεται για ένα ρεκόρ εκτός του ότι μια προσπάθεια για ρεκόρ Υψόμετρου μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιαδήποτε προσπάθεια Απόστασης ή Ταχύτητας.

3.4.10 Απομακρυσμένο σημείο Απογείωσης και/ή Σημείο Προσγείωσης

3.4.10.1 Ένας χειριστής μπορεί να απογειωθεί από ένα σημείο μακριά από το σημείο Εκκίνησης και/ή να προσγειωθεί σε ένα σημείο μακριά από το σημείο Τερματισμού της πτήσης με την προϋπόθεση ότι τα σημεία Εκκίνησης και Τερματισμού είναι δηλωμένα και ότι ο χειριστής ελέγχεται κατάλληλα καθώς πετά πάνω από αυτά τα σημεία. Οποιαδήποτε απόσταση πτήσης πριν το σημείο Εκκίνησης ή μετά το σημείο Τερματισμού, δεν υπολογίζεται ως ρεκόρ.

3.4.11 Οποιαδήποτε ρεκόρ μπορεί να καταρριφθούν σε οποιαδήποτε πτήση για την οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις εκτός του ότι σε μια πτήση ταχύτητας πάνω από μια τριμερή πορεία ή από μια πορεία εξόδου και επιστροφής μόνο η απόσταση ρεκόρ που είναι μόλις λιγότερη από την απόσταση που διανύθηκε, μπορεί να υπολογιστεί ως ρεκόρ (π.χ. πορεία 205χλμ. κερδίζει 200χλμ. ρεκόρ μόνο).

3.4.12 Μετά το χρονομετρημένο τερματισμό μιας προσπάθειας για ρεκόρ ταχύτητας, μια προσπάθεια για ρεκόρ απόστασης σε ευθεία επιτρέπεται, με μέτρηση της απόστασης σε ευθεία γραμμή από το Σημείο Εκκίνησης μέχρι την προσγείωση.

3.4.13 **Περιορισμοί Ισχύος και Καυσίμων**

- 3.4.13.1 Ένα υπερελαφρό που στοχεύει για ένα ρεκόρ κάτω από τους όρους της 3.2.2 ή 3.2.5 πρέπει να έχει σβηστή τη μηχανή του πριν να περάσει τη γραμμή εκκίνησης, το ύψος της οποίας δεν πρέπει να ξεπερνά τα 1000μ. πάνω από το έδαφος. Αν η μηχανή χρησιμοποιηθεί πριν την προσγείωση, η πτήση δεν θα μετρήσει ως ρεκόρ. Πρέπει να υπάρχει ένα βαρόμετρο το οποίο καταγράφει οποιαδήποτε χρήση της μηχανής. Η διαφορά σε υψόμετρο μεταξύ του υψομέτρου εκκίνησης και του υψομέτρου του σημείου τερματισμού, δεν πρέπει να ξεπερνά το 1% της απόστασης που διανύθηκε.
- 3.4.13.2 Ένα υπερελαφρό που στοχεύει για ένα ρεκόρ κάτω από τους όρους της 3.2.3 ή 3.2.6 πρέπει να μεταφέρει ένα μέγιστο βάρος 7.5κιλ. καυσίμου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως απαιτείται. Η επίδειξη θα υπολογιστεί από την αρχή της απογείωσης. Δεν επιτρέπεται ανεφοδιασμός κατά την πτήση. Απαιτείται μόνο ένα κανονικό βαρόμετρο ή καταγραφείας πτήσης.

3.5 **ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΡΕΚΟΡ**

3.5.1 **Ρεκόρ Απόστασης**

- 3.5.1.1 Η απόσταση θα υπολογίζεται ως το μήκος του τόξου του μεγάλου κύκλου στην επιφάνεια της θάλασσας που ενώνει το σημείο απογείωσης και τον τόπο προσγείωσης(5.2.1).
- 3.5.1.2 Η πορεία πάνω από ένα κλειστό κύκλωμα πρέπει να προ-δηλώνεται και το σημείο τερματισμού πρέπει να είναι στο σημείο αναχώρησης.

3.6 **ΡΕΚΟΡ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ**

3.6.1 **Ταχύτητα πάνω από μια ευθεία πορεία με ελάχιστο μήκος 15 χιλ. και μέγιστο μήκος 25χιλ.**

- 3.6.1.1 Μόνο μια εγκεκριμένη πορεία που έχει μετρηθεί εκ των προτέρων μπορεί να χρησιμοποιηθεί.
- 3.6.1.2 Η πορεία θα πρέπει να έχει καθαρή προσέγγιση σε κάθε τέρμα τουλάχιστον 1000 μέτρων. Και η πορεία και οι προσεγγίσεις θα πρέπει να σημειωθούν καθαρά. Το υψόμετρο πάνω από την πορεία είναι απεριόριστο. Το ύψος πάνω από την πορεία και οι προσεγγίσεις του δεν μπορεί να διαφέρει περισσότερο από 100 μέτρα. Το μέγιστο ύψος οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 1000 μέτρα πάνω από το μέσο ύψος στο οποίο γίνεται η πορεία.
- 3.6.1.3 Το αεροσκάφος πρέπει να πετά πάνω από την πορεία μια φορά σε κάθε κατεύθυνση, και η αποκτημένη ταχύτητα πρέπει να είναι ο μέσος όρος των δύο ταχυτήτων που υπολογίζονται ως οι αμέσως πλησιέστερες ταχύτητες (χλμ/ωρ) από αυτές που έχουν καταγραφεί. Αν γίνονται περισσότερες από μια διαδρομές κατά τη διάρκεια της πορείας της ίδιας πτήσης, μπορεί να επιλεγούν οποιεσδήποτε δύο συνεχείς διαδρομές για μέτρηση υπο τον όρο ότι έχουν πραγματοποιηθεί σε αντίθετες κατευθύνσεις. Οι δύο διαδρομές που έχουν επιλεγεί πρέπει να έχουν επιτευχθεί μέσα σε ένα μέγιστο χρόνο 45 λεπτών. Δεν θα επιτραπεί καμία προσγείωση κατά τη διάρκεια της προσπάθειας για ρεκόρ.

3.6.2 **Ταχύτητα πάνω από μια πορεία κλειστού κυκλώματος 50,100,500 ή 1000 χλμ. χωρίς προσγείωση**

- 3.6.2.1 Η απόσταση πρέπει να διανυθεί πάνω από μια δηλωμένη πορεία εξόδου και επιστροφής ή μια τριμερή πορεία.
- 3.6.2.2 Πριν το πέρασμα της γραμμής εκκίνησης το αεροσκάφος θα πετά οριζόντια για τα τελευταία 1000 μέτρα μέσα σε όριο ανεκτικότητας 100 μέτρων.
- 3.6.2.3 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του στη γραμμή εκκίνησης.

3.6.3 Ρεκόρ Υψομέτρου

- 3.6.3.1 Το υψόμετρο που έχει επιτευχθεί θα πρέπει να είναι το ακριβές υψόμετρο υπολογισμένο από το επίπεδο της θάλασσας όπως έχει καθοριστεί από την εθνική χαρτογράφηση της σχετικής χώρας(5.3.1& Γ.Κ.2.3.6.5).

3.6.4 Ρεκόρ χρόνου ανύψωσης

- 3.6.4.1 Ο χρόνος θα πρέπει να υπολογίζεται από ένα σημείο εκκίνησης σε ένα οριζόντιο διάδρομο μέχρι να φτάσει το καθορισμένο ύψος.

3.7 ΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΤΩΝ ΡΕΚΟΡ

- 3.7.1 Ένα αρχείο ρεκόρ θα πρέπει να συντάσσεται για κάθε διεκδικούμενο ρεκόρ περιέχοντας όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που αποδεικνύουν την πτήση(Βλέπε Πίνακας Α).
- 3.7.2 Όλα τα πιστοποιητικά πρέπει να υπογράφονται ή να επικυρώνονται από τους επίσημους παρατηρητές που ελέγχουν την προσπάθεια για ρεκόρ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α : ΡΕΚΟΡ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ**ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΟΔΕΙΞΕΙΣ**

Η απαιτούμενη δήλωση πρέπει να παρέχει αρκετές πληροφορίες που να δείχνουν καθαρά ποιό ρεκόρ απαιτείται, από ποιόν, και σε ποιά χώρα.

Όλα τα άλλα πιστοποιητικά πρέπει να ταυτίζονται καθαρά με την απαιτούμενη δήλωση.

Η απογείωση, πτητική απόδοση και πιστοποιητικά προσγείωσης πρέπει να παρέχουν αρκετή απόδειξη για να αποδεικνύεται η πτήση και η αίτηση.

Όλα τα πιστοποιητικά πρέπει να υπογράφονται και να επικυρώνονται από τον επίσημο παρατηρητή που ελέγχει την προσπάθεια, πρέπει να δίνει τον εθνικό του αριθμό ή την αρχή του, και το όνομα της Εθνικής του Αερολέσχης ή τον εθνικό σύνδεσμο υπερελαφρών.

	απαιτούμενη δήλωση	απογείωση /έναρξη	επίδοση εν- πτήσεως	προσγείωση /λήξη
Ημερ/νία της πτήσης	X	X	X	X
Όνομα του χειριστή, και διεύθυνση	X	X	X	X
Τύπος,κατηγορία και εθνικότητα του ρεκόρ που απαιτείται	X	X	X	X
Αρ. και ημερ/νία λήξης της αθλητικής άδειας	X			
Τύπος και αναγνωριστικός αριθμ.του αεροσκάφους	X	X	X	X
Φόρμα Δήλωσης της Επίδοσης	X	X	X	X
Αναγνωριστικός αριθμός βαρομέτρου	X			
Πιστοποιητικό μέτρησης του οργάνου (1)			X	
Μη ενδιάμεση προσγείωση			X	
Βάρος του αεροσκάφους κατά την απογείωση		X		
Χώρος απογείωσης	X	X		
Εδαφική πίεση κατά την απογείωση (1)		X		
Σημείο αναχώρησης		X		
Αρχή υψομέτρου		X		
Εναρξη χρόνου		X		
Ποσότητα των καυσίμων που μεταφέρονται		X		
Σημεία στροφής και στόχος			X	
Χρόνος της προ-δήλωσης			X	
Χρονομέτρηση στα σημεία στροφής (2)			X	
Υπολογισμένο ύψος στα σημεία στροφής (2)			X	
Ακέραιο φίλμ			X	
Σωστό φωτογραφικό υλικό			X	
Ταχύτητα πάνω από ένα τμήμα	X		X	
Χρόνος ανόδου	X		X	
Χρονομέτρηση της διάσχισης της γραμμής τερματισμού				X
Χρόνος προσγείωσης	X			X
Χώρος προσγείωσης	X			
Υψόμετρο του σημείου τερματισμού				X
Απόσταση που διανύθηκε	X		X	
Ποινή για υψόμετρο/απόσταση, αν υπάρχει				X
Ημερομηνία και υπογραφή του χειριστή	X			
Όνομα και ηλικία του συνεπιβάτη	X			
Ημερ/νία και υπογραφή του επίσημου	X			
Ημερ/νία και υπογραφή του επίσημου παρατηρητή αναφέροντας ότι όλες οι προϋποθέσεις πληρούνται και το υλικό είναι σωστό				

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ****4.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ**

Παραπομπές από τον Αθλητικό Κώδικα και το Γενικό Κεφάλαιο: *Κεφάλαιο 1: Αρχή της FAI, Κεφάλαιο 3: Αθλητικές Εκδηλώσεις, Κεφάλαιο 4: Έλεγχος των Αθλητικών Εκδηλώσεων, Κεφάλαιο 5: Διαμαρτυρίες, Ποινές. Σημειώστε ότι η παραπομπή από το Γ.Κ. καλύπτει τα Παγκόσμια Αεραθλήματα κ.τ.λ.*

4.2 ΣΚΟΠΟΣ

Ο σκοπός των Αγώνων είναι να παρέχουν καλές και ικανοποιητικές συνθήκες αγωνιστικών πτήσεων για να καθοριστεί ο Παγκόσμιος ή Ευρωπαϊκός Πρωταθλητής σε κάθε Κατηγορία και να ενισχυθεί η φιλία ανάμεσα στους χειριστές όλων των εθνών.

4.3 ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΑΓΩΝΑ

4.3.1 Οι Παγκόσμιοι και Ευρωπαϊκοί Αγώνες μπορούν να οργανώνονται μόνο από μια Εθνική Αερολέσχη αποδεκτή από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI(CIMA) ως αρμόδια να καλύψει την εκδήλωση.

4.3.2 Για να είναι έγκυρος ένας Παγκόσμιος ή Ευρωπαϊκός Αγώνας, δεν θα πρέπει να υπάρχουν λιγότερες από 8 συμμετοχές από 4 χώρες σε μια Κατηγορία, με το αντίτιμο εισόδου πληρωμένο.

4.3.3 Ο τίτλος του Πρωταθλητή απονέμεται μόνο αν έχουν γίνει τουλάχιστον 6 ξεχωριστές διαδρομές στην κατηγορία, από τις οποίες τουλάχιστον οι 4 θα είναι διαδρομές πλοήγησης/κρος-κάντρι, και δύο διαδρομές ακριβείας. Αν υπάρχουν περισσότερες από 6 ξεχωριστές διαδρομές θα επιδιωχθεί η αναλογία 3 προς 1.

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΓΩΝΑ

Μια προκαταρκτική πρόταση θα πρέπει να παραλαμβάνεται από τη CIMA τρία χρόνια πριν την εκδήλωση, με τη λεπτομερή πρόταση να περιλαμβάνει τους Τοπικούς Κανονισμούς (Παραρτ.3) έχοντας την αποδοχή από τη CIMA αν είναι δυνατόν όχι λιγότερο από ένα χρόνο πριν. Όσο το δυνατόν πιο σύντομα μετά την αποδοχή θα πρέπει να διανεμηθεί σε όλες τις Εθν. Αερολέσχες μια πρόσκληση ζητώντας απάντηση με πρόθεση συμμετοχής.

4.4.1 ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

Από τη στιγμή που μια πρόταση γίνει αποδεκτή, η CIMA θα ορίσει έναν επιμελητή για να βεβαιώνεται ότι οι προετοιμασίες είναι ολοκληρωμένες και έγκαιρες. Ο επιμελητής θα πρέπει να είναι μέλος των Κριτών, Επόπτης, ή άτομο με ειδικευμένη γνώση των αγώνων. Ο επιμελητής θα καλείται να επισκεφθεί την περιοχή του αγώνα περίπου 6 εβδομάδες πριν την έναρξη της εκδήλωσης και όποιο δοκιμαστικό αγώνα γίνεται πριν την εκδήλωση.

4.5 ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.5.1 Οι αγωνιστικές πτήσεις θα πρέπει να ελέγχονται σύμφωνα με τους κανονισμούς που περιέχονται στον Αθλητικό Κώδικα, (Γενικό Κεφάλαιο και Κεφάλαιο 10) και τους δημοσιευμένους τοπικούς κανονισμούς για την εκδήλωση. (Παρατ. στους Ανώτερους Τοπικούς Κανονισμούς, Παραρτ.3).

4.5.2 Η συνολική περίοδος των Αγώνων δεν θα ξεπερνά τις 14 μέρες περιλαμβανομένων των τελετών έναρξης και τερματισμού.

4.5.3 Μια επίσημη περίοδος πρακτικής εξάσκησης όχι λιγότερο από 2 και όχι περισσότερο από 5 μέρες λίγο πριν την έναρξη των Αγώνων θα είναι διαθέσιμη σε όλους τους αγωνιζομένους.

Αν είναι δυνατό, σε μια τουλάχιστον μέρα πρακτικής εξάσκησης μια διαδρομή θα πρέπει να εκτελείται κάτω από συνθήκες αγώνα για να δοκιμαστεί η αποτελεσματικότητα της οργάνωσης. Οι βαθμολογίες που συγκεντρώνονται δεν θα υπολογίζονται.

- 4.5.4 Για να υπολογιστεί ως Αγωνιστική διαδρομή, όλοι οι αγωνιζόμενοι στην κατηγορία πρέπει να έχουν την ευκαιρία να κάνουν 1 τουλάχιστον αγωνιστική πτήση για να φέρουν εις πέρας τη διαδρομή.
- 4.5.5 Κάτω από φυσιολογικές συνθήκες, θα υπάρχει μια μέρα ξεκούρασης μόνο μετά από 6 συνεχείς μέρες πτήσης, εκτός αν αυτή η μέρα είναι η τελευταία των Αγώνων. Η τακτική για τις μέρες ξεκούρασης θα πρέπει να ανακοινώνεται από τον Διευθυντή στην πρώτη Ενημέρωση.
- 4.5.6 Νικητής θα είναι ο χειριστής ή το πλήρωμα που επιτυγχάνει τους μεγαλύτερους συνολικούς πόντους στην κατηγορία. Η βαθμολογία για την ομάδα(ες) που κερδίζει θα υπολογίζεται από τις βαθμολογίες των τριών πρώτων χειριστών από κάθε χώρα σε κάθε διαδρομή πτήσης στις κατηγορίες 1,2 και 3. Η κατηγορία 4 θα υπολογίζεται ξεχωριστά πάνω στην ίδια βάση. Η βαθμολογία της διαδρομής από την οποία ένας χειριστής αποκλείστηκε, δεν θα υπολογίζεται στην ομαδική βαθμολογία. Οι άλλες έγκυρες διαδρομές αυτού του χειριστή δεν επηρεάζονται.
- 4.5.7 Τα μετάλια της FAI θα απονέμονται στους πρώτους, δεύτερους και τρίτους σε κάθε κατηγορία και στις νικήτριες ομάδες(4.5.6). Τα διπλώματα της FAI θα απονέμονται σε εκείνους που ήρθαν τέταρτοι έως δέκατοι. Οι οργανωτές μπορεί να απονεύμουν βραβεία κατά την κρίση τους.

4.6 **ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ**

- 4.6.1 Τοπικοί κανονισμοί είναι οι κανόνες για μια ειδική εκδήλωση προετοιμασμένη από τους οργανωτές για υποβολή στη CIMA προς έγκριση, τουλάχιστον ένα χρόνο πριν την εκδήλωση. Πρέπει να χρησιμοποιήσουν την έντυπη φόρμα στο Παραρτ.3 και οποιαδήποτε τροποποίηση να έχει εγκριθεί από τη CIMA. Οι Τοπικοί Κανονισμοί και το έντυπο συμμετοχής θα πρέπει να στέλνονται στις Εθν. Αερολέσχες μέσα όχι λιγότερο από 6 μήνες πριν την εκδήλωση αναφέροντας το ποσό του αντιτίμου εισόδου και τι καλύπτεται από αυτό.
- 4.6.1.1 **ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΕΙΣΟΔΟΥ**
Θα πρέπει να περιλαμβάνονται, ως ένα ελάχιστο, τα ακόλουθα :
- Χρήση του εναέριου πεδίου και της περιοχής της διαδρομής κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης.
- Ένα αντίγραφο του επίσημου χάρτη αγώνα για κάθε χειριστή και αρχηγό ομάδας.
- Ένα φίλμ για κάθε διαδρομή κρος-κάντρι.
- Αγωνιστικούς αριθμούς, αναγνωριστικά σήματα, Τελετές Έναρξης και Λήξης, και όλες οι πληροφορίες για τον αγώνα.
- 4.6.1.2 Οι οργανωτές ίσως δώσουν στους αγωνιζόμενους ένα έντυπο με συμπληρωματική πληροφόρηση σχετικά με την άφιξη τους στην περιοχή των Αγώνων. Οποιοδήποτε θέμα που εννοείται να έχει ισχύ αγωνιστικού κανόνα, πρέπει να έχει την έγκριση, τουλάχιστον, του Γραφείου της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI. Μόνο δευτερεύοντα ζητήματα μπορεί να εγκριθούν με αυτή τη μέθοδο. Οι τοπικοί κανονισμοί και η συμπληρωματική πληροφόρηση δεν πρέπει να είναι σε αντίθεση με τους Γενικούς κανόνες(4.1).
- 4.6.2 Από τη στιγμή που η αγωνιστική πτήση την πρώτη αγωνιστική μέρα έχει αρχίσει, κανένας κανόνας ή κανονισμός δεν μπορεί να αλλάξει. Οποιοσδήποτε επιπρόσθετος απαιτήσεις μέσα στους κανόνες που χρειάζονται κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, δεν πρέπει να είναι αναδρομικές.
- 4.6.3 **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΤΕΣ (4.31.1)**
Θα υπάρχει μια ορισμένη επιτροπή κριτών από 3 άτομα διαφορετικών εθνικοτήτων με εξαίρεση αυτές των οργανωτών. Ο πρόεδρος της επιτροπής των κριτών θα διορίζεται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI. Τα άλλα δύο μέλη της επιτροπής θα επικυρώνονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI. Τα χρονικά όρια μέσα στα οποία μπορεί να γίνει μια διαμαρτυρία και το ποσό του αντιτίμου θα πρέπει να ανακοινώνονται στους τοπικούς κανονισμούς.

4.7 ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

4.7.1 Η Εθν.Αερολέσχη που οργανώνει τους Αγώνες θα διορίσει ένα Διευθυντή Αγώνων αποδεκτό από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI, το αργότερο 6 μήνες πριν την εκδήλωση. Οποιαδήποτε αλλαγή του Διευθυντή πρέπει να εγκρίνεται από το Γραφείο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI. Ο Διευθυντής θα έχει την πλήρη λειτουργική ευθύνη της εκδήλωσης, περιλαμβ. του προγράμματος των πτητικών διαδρομών. Είναι επίσης υπεύθυνος για την έκδοση μιας τελικής λίστας συμμετοχών και των ονομάτων των επικεφαλής πριν από την έναρξη της Ενημέρωσης την πρώτη μέρα των πτήσεων, για την έκδοση των καθημερινών αποτελεσμάτων με ελάχιστη καθυστέρηση και για αναφορά των τελικών αποτελεσμάτων, περιλαμβ. των λεπτομερειών των εφέσεων ή των απρόβλεπτων σοβαρών προβλημάτων, στην Εθνική του Αερολέσχη με αντίγραφα στη FAI και στον Πρόεδρο της Επιτροπής Υπερελαφρών (Παραρτ.6 Σχόλια για Διευθυντές).

4.7.2 Ο Διευθυντής ή ο διορισμένος αναπληρωτής του πρέπει να είναι παρόντες στην περιοχή του Αγώνα συνεχώς κατά τη διάρκεια της περιόδου της αγωνιστικής πτήσης. Αν μια κατηγορία αγώνα πρόκειται να πετάξει από μια ξεχωριστή περιοχή, ένας Διευθυντής πρέπει να διοριστεί για αυτή την κατηγορία (π.χ. Διευθυντής PPG).

4.8 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΜΕΣΑ

4.8.1 Οι οργανωτές πρέπει να παρέχουν όλα τα απαραίτητα μέσα για την ικανοποιητική διεξαγωγή των Αγώνων, και να διανέμουν σε κάθε Αρχηγό Ομάδας την ακόλουθη πληροφόρηση, αρκετά νωρίτερα αν είναι δυνατόν (Παραρτ.2&3).

- Πρόγραμμα των Αγώνων με ημερομηνίες και ώρες.
- Ονόματα του Διευθυντή, των επικεφαλής, των κριτών και των εποπτών.
- Γενική λειτουργική πληροφόρηση περιλαμβ. μετεωρολογικής και ρυθμίσεων ασφαλείας, επισκευαστικών μέσων και ενημερωτικών πληροφοριών.
- Πληροφόρηση για πιθανές διαδρομές, και για εναέριο πεδίο και όποιους επικίνδυνους παράγοντες.
- Ρυθμίσεις για κατάλυμα και τροφή περιλαμβ. ανέσεων για τον τύπο και τους επισκέπτες.
- Σχέδια των εναέριων πεδίων ή των περιοχών που θα χρησιμοποιηθούν που να δείχνουν το διάδρομο πτήσης, τοποθεσία των εισόδων και των διοικητικών και υπηρεσιακών κτιρίων, των χώρων σταθμεύσεως των οχημάτων και των κάμπινγκς.
- Πλήρη λίστα των εντύπων και του εξοπλισμού που υποχρεούνται να φέρουν οι αγωνιζόμενοι.
- Μια προσωρινή λίστα συμμετοχών κατόπιν αιτήσεως.
- Όποια έξτρα γλωσσικά ή ερμηνευτικά μέσα.
- Ο αριθμός των ειδικών, αν υπάρχουν, που μπορεί να φέρονται από τους αγωνιζομένους εκτός από τα μέλη του πληρώματος της επίσημης ομάδας.

4.9 ΕΠΟΠΤΕΣ

Οι οργανωτές θα διορίσουν όχι λιγότερους από 3 επόπτες 3 διαφορετικών εθνικοτήτων με εξαίρεση αυτή του οργανωτή, εκτός του ότι στην περίπτωση παραίτησης της τελευταίας στιγμής, μπορεί να προσκληθεί αναπληρωτής επόπτης οποιασδήποτε εθνικότητας, αν γίνει αποδεκτός από τους άλλους επόπτες. Οι επόπτες πρέπει να μπορούν να μιλούν μια κοινή γλώσσα, κατά προτίμηση Αγγλικά και να έχουν εκτεταμένη εμπειρία διεθνών αγώνων υπερελαφρών ή άλλων αγώνων της FAI. Ένας επόπτης θα πρέπει, ει δυνατόν, να μπορεί να μιλά τη γλώσσα των οργανωτών.

4.9.2 Θα πρέπει τουλάχιστον 1 επόπτης να είναι παρών σε κάθε τοποθεσία του Αγώνα ή της αγωνιστικής περιοχής καθ όλη τη διάρκεια των δραστηριοτήτων. (Γ.Κ.4.3.4.2).

4.10 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ

4.10.1 Οι οργανωτές θα πρέπει να δηλώνουν στους Τοπικούς Κανονισμούς το μέγιστο αριθμό υπερελαφρών και PPGs που μπορεί να δηλωθεί από μια Εθν. Αερολέσχη και το μέγιστο αριθμό που μια Εθν. Αερολέσχη μπορεί να δηλώσει σε οποιαδήποτε κατηγορία. Κάθε Εθνική Ομάδα θα πρέπει να έχει ένα ορισμένο Αρχηγό Ομάδας μαζί με έναν Αναπληρωτή Αρχηγό Ομάδας για να φροντίζει για τις συμμετοχές της Κατηγορίας 4, αν υπάρχουν.

4.10.2 Δεν επιτρέπεται αλλαγή από μια κατηγορία σε άλλη μετά τη λήξη της ημερομηνίας υποβολής συμμετοχών εκτός αν η συμμετοχή είναι περιορισμένη ή ο Αγώνας δεν διεξάγεται σε μια κατηγορία.

4.10.3 Κάθε Εθν. Αερολέσχη θα διαλέξει το δικό της αρχηγό ομάδας, τον αναπληρωτή αρχηγό ομάδας, τους

αγωνιζομένους και τα πληρώματα, με την προϋπόθεση ότι αυτοί ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κανόνων. Δεν επιτρέπονται περισσότεροι από 1 χειριστής και 2 άτομα για πλήρωμα για κάθε αγωνιζόμενο υπερελαφρό. Τα πληρώματα εδάφους μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. (Παραρτ. 2, φόρμα συμμετοχής).

- 4.10.4 Ο Αρχηγός Ομάδας μπορεί να είναι αγωνιζόμενος ή πλήρωμα αλλά συστήνεται έντονα ότι αυτός/η να είναι εφεδρικοί. Αν δεν είναι αγωνιζόμενος ο αρχηγός ομάδας μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. Αν μια Κατηγορία πρόκειται να πετάξει ξεχωριστά, ένας αναπληρωτής Αρχηγός Ομάδας θα πρέπει να είναι διορισμένος για αυτή.

4.11 **ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΟΥ ΟΜΑΔΑΣ**

- 4.11.1 Ο αρχηγός ομάδας είναι ο σύνδεσμος μεταξύ των οργανωτών και της ομάδας του και είναι υπεύθυνος για την κατάλληλη διαγωγή των μελών της ομάδας του, για να εξασφαλίζει ότι οι αγωνιζόμενοι δεν πετούν αν είναι άρρωστοι ή ότι δεν έχουν κάποια αναπηρία η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια άλλων και ότι έχουν διαβάσει και κατανοήσει τους κανόνες.

4.12 **ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΟΥ**

- 4.12.1 Ένας αγωνιζόμενος χειριστής θα πρέπει να είναι ενός επαρκούς επιπέδου ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός διεθνούς Αγώνα και να κατέχει μια ισχύουσα άδεια χειριστή ή πιστοποιητικό.
- 4.12.2 Κάθε αγωνιζόμενος χειριστής και πλοηγός πρέπει να έχει μια ισχύουσα αθλητική άδεια της FAI, εκδοθείσα από την Εθνική του Αερολέσχη. Ένας πλοηγός πρέπει να έχει φτάσει στην ηλικία των 14 χρόνων.

4.13 **ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

- 4.13.1 Τα αεροσκάφη και ο άλλος εξοπλισμός που υποχρεούνται να φέρουν οι αγωνιζόμενοι πρέπει να είναι μιας απόδοσης και ενός επιπέδου κατάλληλου για την εκδήλωση.
Ένα αεροσκάφος που δεν συμμορφώνεται με τον ορισμό των υπερελαφρών (1.2) δεν μπορεί να πετάξει στον αγώνα.
- 4.13.2 Κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να κατέχει ένα ισχύον πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή άδεια να πετά, και να μην αποκλείει την αγωνιστική πτήση. Αυτό το έντυπο πρέπει να έχει εκδοθεί ή να είναι αποδεκτό από τη χώρα προέλευσης του υπερελαφρού, ή από τη χώρα που δηλώνει το υπερελαφρό ή από τη χώρα των οργανωτών.
- 4.13.3 Ένα αεροσκάφος θα πετά καθ όλη τη διάρκεια των Αγώνων ως ξεχωριστή κατασκευαστική μονάδα χρησιμοποιώντας την ίδια ομάδα εξαρτημάτων που χρησιμοποιήθηκαν από τη πρώτη μέρα(4.19.4). Εντούτοις, οι προπέλες μπορεί να αλλάξουν για την ενίσχυση της απόδοσης με την προϋπόθεση ότι το όριο βάρους του αεροπλάνου δεν ξεπερνιέται, και ότι το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το επιτρέπει.
- 4.13.4 Όλα τα αεροσκάφη πρέπει να είναι διαθέσιμα στους οργανωτές κατά τη διάρκεια της περιόδου εγγραφής(4.16) για έναν έλεγχο στη μορφή με την οποία θα πετάξουν.
- 4.13.5 Οι οργανωτές έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν την πτητική ικανότητα και αν είναι αναγκαίο, για λόγους ασφάλειας, να απαγορεύσουν την πτήση οποιουδήποτε αγωνιζόμενου αεροσκάφους οποιαδήποτε ώρα κατά τη διάρκεια των Αγώνων.
- 4.13.6 Τα αγωνιζόμενα υπερελαφρά στις Κατηγορίες 1 και 2 πρέπει να έχουν μια σταθερή ακτίνα δράσης όχι μικρότερη από 250χλμ. Οι Κατηγορίες 3 και 4 θα πρέπει να έχουν μια σταθερή ακτίνα δράσης όχι μικρότερη από 100χλμ.
- 4.13.7 **ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ**
Για να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις της εκκίνησης με τα πόδια ένα μηχαν. αιωρόπτερο πρέπει να απογειώνεται χωρίς βοήθεια και χωρίς κανένα μέρος του να ακουμπά στο έδαφος κατά τη διάρκεια της απογείωσης. Η επιφάνεια που γίνεται η απογείωση δεν πρέπει να έχει κλίση μεγαλύτερη από 1% σε ακτίνα 300μ. από το σημείο απογείωσης.
- 4.13.8 Ένα μηχαν. αλεξιπτ. πλαγιάς(PPG & PPT) πρέπει να εκτελεί την απογείωση εντός μιας ορισμένης περιοχής όχι μεγαλύτερης από 100μ.Χ 100μ.σε συνθήκες άπνοιας.

- 4.13.8.1 Τα PPGs και τα PPTs πρέπει να έχουν μια σταθερή ακτίνα δράσης όχι μικρότερη από 100χλμ. Η απογείωση μπορεί να ξεκινήσει με το θόλο απλωμένο στο έδαφος.

4.14 **ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Η έγγραφη απόδειξη ασφάλισης όπως αναγράφεται από τον οργανωτή στη φόρμα συμμετοχής ή στους τοπικούς κανονισμούς θα πρέπει να προσκομίζεται στους οργανωτές πριν την έναρξη της πτήσης από την περιοχή(ές) του αγώνα.

4.15 **ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ**

- 4.15.1 Οι οργανωτές θα πρέπει να παρέχουν αριθμούς ή γράμματα σε κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος τα οποία πρέπει κανονικά να τοποθετηθούν στο κάτω μέρος της άκρης της δεξιάς πτέρυγας με το πάνω μέρος των αριθμών ή των γραμμάτων προς το χείλος προσβολής. Τα ίδια γράμματα ή αριθμοί θα πρέπει επίσης να φαίνονται στο κράνος του χειριστή. Για τα PPGs, ο αριθμός πρέπει να τοποθετείται στο κέντρο της κάτω πλευράς του θόλου, με το πάνω μέρος προς το χείλος προσβολής.

- 4.15.2 Το μέγεθος των ψηφίων και το μέρος πάνω στην πτέρυγα που πρέπει να διατηρούνται καθαρά γι αυτό το σκοπό, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 0.5μ. Τα στοιχεία εθνικής νηολόγησης δεν θα πρέπει να καλύπτονται.

4.16 **ΕΓΓΡΑΦΕΣ**

Με την άφιξη τους στην περιοχή των Αγώνων, κάθε αρχηγός ομάδας και τα μέλη της ομάδας θα πρέπει να παρουσιάσουν στο Γραφείο Εγγραφών για να ελεγχθούν τα έντυπά τους και για να λάβουν οποιουδήποτε συμπληρωματικούς κανονισμούς ή πληροφορίες. Μετά την Εγγραφή δεν μπορούν να γίνουν αλλαγές στα μέλη του πληρώματος ή στο αεροσκάφος (βλέπε 4.19.4 : βλάβη σε ένα αεροσκάφος). Οι Τοπικοί Κανονισμοί θα πρέπει να αναφέρουν τις ώρες που ανοίγει και κλείνει το Γραφείο Εγγραφών.

- 4.16.1 Πληροφορίες για τις εγγραφές μπορεί να διατίθενται στους αρχηγούς ομάδων και στα μέλη της ομάδας, κατόπιν αίτησης, μέχρι την έναρξη της πτήσης την πρώτη αγωνιστική μέρα.

4.17 **ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ**

- 4.17.1 Οι οργανωτές θα πρέπει να ενημερώνουν, τους αρχηγούς ομάδας και/ή τους αγωνιζόμενους τουλάχιστον κάθε πτητική μέρα, και θα δίνεται τότε πλήρης μετεωρολογική και λειτουργική πληροφόρηση που αφορά τις διαδρομές. Η πληροφόρηση για διαδρομή, καιρό, εναέριο πεδίο και οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις θα πρέπει να είναι γραπτή, είτε πάνω σε μεγάλους μόνιμους ενημερωτικούς πίνακες είτε με διανομή εντύπων στους αρχηγούς ομάδων.

- 4.17.2 Οι προϋποθέσεις για ασφαλή πτήση που αναφέρονται κατά την ενημέρωση θα έχουν την ιδιότητα κανονισμών.

- 4.17.3 Η ενημέρωση μπορεί να αναβληθεί από την προσδιορισμένη ώρα εξ αιτίας κακού καιρού ή άλλων ενημερώσεων. Αυτή η πληροφορία πρέπει να είναι σε περίβλεπτη θέση.

- 4.17.4 Οι Ενημερώσεις θα πρέπει να καταγράφονται με σημειώσεις, μαγνητόφωνο ή με κάτι ανάλογο. Οι καταγραφές πρέπει να διατηρούνται ακέραιες για όχι λιγότερο από 6 μήνες.

4.18 **ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΗΓΩΝ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ**

- 4.18.1 Η επικοινωνία μεταξύ των οργανωτών και των αγωνιζομένων γίνεται κανονικά, εκτός από την καθημερινή ενημέρωση, μέσω των συναντήσεων των αρχηγών ομάδων. Αυτές θα γίνονται με πρωτοβουλία του Διευθυντή αλλά θα πρέπει επίσης να γίνονται μέσα σε 18 ώρες, αν 5 ή περισσότεροι αρχηγοί αγώνων ζητούν μια συνάντηση.
- 4.19 **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**
- 4.19.1 **Συμμόρφωση με το νόμο.** Από κάθε αγωνιζόμενο απαιτείται να συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανόνες του εναέριου χώρου της χώρας στην οποία γίνεται ο Αγώνας.
- 4.19.2 **Πτητική ικανότητα.** Κάθε αεροσκάφος θα πρέπει να πετά σύμφωνα με τους περιορισμούς που αναφέρονται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή στην άδεια πτήσης του. Οποιοσδήποτε επικίνδυνος ελιγμός προς άλλους αγωνιζόμενους πρέπει να αποφεύγεται. Επιπρόσθετο φορτίο απαγορεύεται πάνω στα PPGs.
- 4.19.3 **Προετοιμασία για πτήση.** Σε κάθε αεροσκάφος θα γίνεται ένας καθημερινός έλεγχος από το χειριστή του και δεν μπορεί να πετάξει, εκτός αν είναι κατάλληλο.
- 4.19.4 **Βλάβη σε ένα αγωνιστικό αεροσκάφος.** Οποιαδήποτε βλάβη πρέπει να αναφέρεται στους οργανωτές χωρίς καθυστέρηση και το αεροσκάφος θα μπορεί κατόπιν να επισκευάζεται. Οποιαδήποτε αντικατάσταση εξαρτημάτων πρέπει να γίνεται με εξαρτήματα ίδιας μάρκας και μοντέλου, εκτός από την περίπτωση που μεγαλύτερα εξαρτήματα όπως μια πτέρυγα ή μηχανή πρέπει να αντικαθίστανται με ένα παρόμοιο μοντέλο ή ένα μικρότερης απόδοσης.
- 4.19.5 Ένα αεροσκάφος μπορεί να αντικατασταθεί (προσωρινά ή μόνιμα), μόνο αν η βλάβη δεν έχει προκληθεί από λάθος του χειριστή. Αν δοθεί άδεια για αντικατάσταση του αεροσκάφους αυτό μπορεί να γίνει μόνο με μια αναγνωρισμένη μάρκα και μοντέλο ή με ένα παρόμοιας απόδοσης και κατάλληλο να πετάξει στην ίδια κατηγορία.
- 4.20 **ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΗΣ**
- 4.20.1 **Κράνος.** Ένα προστατευτικό κράνος πρέπει να φοριέται σε όλες τις πτήσεις εκτός αν αυτό περιορίζει την όραση μέσα από μια θολωτή καμπίνα.
- 4.20.2 Άλλα συστήματα ασφαλείας μπορεί να περιγράφονται λεπτομερώς στους Τοπικούς Κανονισμούς. Οι αγωνιζόμενοι θα πρέπει να συμμορφωθούν μ' αυτά, εκτός αν καθιστούν άκυρο το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του αεροσκάφους.
- 4.20.3 **Υγεία.** Ένας χειριστής δεν μπορεί να πετάξει αν δεν είναι υγιής. Οποιοδήποτε τραύμα, ναρκωτικά, ή φαρμακευτική αγωγή που ίσως επηρεάσει την επίδοση του χειριστή στον αέρα πρέπει να αναφέρεται στον Διευθυντή πριν τη πτήση.
- 4.20.4 **Αποφυγή Σύγκρουσης.** Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να συμμορφωθούν στις υποδείξεις για περιστροφή και προσγείωση και πάντοτε πρέπει να δίνεται η κατάλληλη προσοχή. Ένα αεροσκάφος που πλησιάζει κάποιο άλλο σε ένα θερμικό πεδίο, πρέπει να κάνει περιστροφή προς την ίδια κατεύθυνση με το άλλο άσχετα με τη διαφορά ύψους.
- 4.20.5 **Σύγκρουση.** Ένας αγωνιζόμενος που ενέχεται σε μια σύγκρουση στον αέρα δεν πρέπει να συνεχίσει την πτήση αν η κατασκευαστική ακεραιότητα του αεροσκάφους είναι αμφίβολη.
- 4.20.6 **Πτήση στα σύννεφα.** Απαγορεύεται η πτήση στα σύννεφα και τα αεροσκάφη δεν επιτρέπεται να έχουν γυροσκόπια ή άλλο εξοπλισμό που να επιτρέπει την πτήση χωρίς οπτική επαφή με το έδαφος. Οι οργανωτές μπορεί να συμπεριλάβουν ειδικά όργανα ανά τύπο ή όνομα σύμφωνα με αυτή την απαγόρευση.
- 4.20.7 **Ακροβατικά.** Απαγορεύονται τα ακροβατικά χωρίς έγκριση.
- 4.20.8 Οποιαδήποτε παραβίαση αυτού του κανόνα ασφαλείας θα καταλήξει σε ποινή.
- 4.21 **ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ Ή ΑΛΛΗ ΠΤΗΣΗ.**
- 4.21.1 Κανένας αγωνιζόμενος δεν μπορεί να απογειωθεί κατά τη διάρκεια μιας αγωνιστικής μέρας από την περιοχή του αγώνα χωρίς την άδεια του Διευθυντή. Αυτή μπορεί να δίνεται για δοκιμαστική πτήση. Αν

όμως η διαδρομή για εκείνη τη κατηγορία έχει ξεκινήσει, τότε ο χειριστής πρέπει να προσγειωθεί και να κάνει μια αγωνιστική απογείωση κατά τη διαδρομή. Απαγορεύεται η εξάσκηση πριν από την εκτέλεση της προσγείωσης ακριβείας.

4.22 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

- 4.22.1 Οι ακόλουθοι περιορισμοί επιβάλλονται έτσι ώστε, όσο είναι δυνατόν, ο αγώνας να γίνεται μεταξύ μεμονωμένων αγωνιζομένων, που δεν βοηθούνται ούτε ελέγχονται από εξωτερικούς παράγοντες.
- 4.22.2 Οποιαδήποτε βοήθεια στην πλοήγηση ή στον εντοπισμό θερμικού πεδίου, από ένα μη-αγωνιζόμενο αεροσκάφος περιλαμβ. αγωνιστικού αεροσκάφους που δεν εκτελεί τη διαδρομή της δικής του κατηγορίας, απαγορεύεται.
- 4.22.3 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
Ασύρματοι, GPS και παρόμοια ηλεκτρονικά βοηθήματα πλοήγησης απαγορεύονται και δεν μπορούν να μεταφέρονται. ELTs χωρίς δυνατότητα διαβίβασης της φωνής επιτρέπονται. Μπορούν να μεταφέρονται (ενσωματωμένα) κινητά τηλέφωνα αλλά κλειστά, για χρήση μετά από την προσγείωση ή σε μια έκτακτη ανάγκη. Η κατάχρηση αυτού του κανόνα μπορεί να καταλήξει σε αποκλεισμό.

4.23 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΓΩΝΑ

- 4.23.1 Οι Αγώνες θα διεξάγονται σε μια ή περισσότερες Κατηγορίες Αγώνα(1.3) όπως εγκρίνονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI.
- 4.23.2 Αν ένας Αγώνας διεξάγεται σε περισσότερες από μια Κατηγορία, κάθε Κατηγορία θα θεωρείται ως ένας ανεξάρτητος Αγώνας και οι οργανωτές πρέπει, όσο είναι δυνατόν, να αποφεύγουν την παρεμβολή μιας Κατηγορίας σε άλλη.
- 4.23.3 Κάθε αγωνιζόμενο υπερελαφρό θα υπόκειται σε έλεγχο για το αν συμμορφώνεται πάντοτε στους κανόνες της Κατηγορίας του κατά τη διάρκεια των Αγώνων.

4.24 ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

- 4.24.1 Σε κάθε πτητική μέρα θα ορίζεται μια διαδρομή που έχει επιλεγεί από το Παραρτ.4, εκτός αν εμποδίζεται από τον καιρό. Μια διαδρομή ακριβείας μπορεί να συνδυάζεται με μια διαδρομή κρος-κάντρι ή ξεχωριστά όπως ορίζεται κατά την ενημέρωση. Αν είναι δυνατόν, θα πρέπει να ορίζονται δύο διαδρομές κάθε μέρα για κάθε Κατηγορία.
- 4.24.2 Οι διαδρομές που πρόκειται να εκτελεστούν θα πρέπει να εγκρίνονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI(παραρτ. 4) και να προσδιορίζονται ακριβώς μέσα στους Τοπικούς Κανονισμούς μαζί με τη μέθοδο βαθμολόγησης.
- 4.24.3 Οι διαδρομές θα πρέπει, όσο είναι εφικτό, να είναι σύμφωνες προς τις ακόλουθες οδηγίες:

Για Υπερελαφρά

A Διαδρομές με σχεδίαση πτήσης, πλοήγησης, κ.τ.λ χωρίς όριο καυσίμου: 50% του συνόλου των διαδρομών που εκτελούνται.

B Διαδρομές με οικονομία καυσίμου, ταχύτητας, διάρκειας, κ.τ.λ με περιορισμό καυσίμου: 25% του συνόλου των διαδρομών που εκτελούνται.

Γ Διαδρομές με προσγείωση ακριβείας : 25% του συνόλου των διαδρομών που εκτελέστηκαν.

Για PPGs

E Οικονομία : 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών..

M Ακρίβεια : 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών.

N Πλοήγηση : 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών.

- 4.24.4 Η διαδρομή για κάθε Κατηγορία μπορεί να είναι διαφορετική και μια διαδρομή μπορεί να οριστεί για μια Κατηγορία μόνο.

4.24.5 Ο Διευθυντής θα ανακοινώνει κατά την Ενημέρωση τις ώρες απογείωσης, και τις ώρες κατά τις οποίες κλείνουν οποιαδήποτε σημεία στροφής ή η γραμμή τερματισμού και την ώρα που το αεροσκάφος πρέπει να προσγειωθεί, όπως είναι κατάλληλο. Αν μια έναρξη καθυστερήσει οι προσδιορισμένες ώρες για τα σημεία στροφής ή τις γραμμές τέρματος θα αναβληθούν αντίστοιχα, εκτός αν υπάρχει αντίθετη ειδική ενημέρωση.

4.24.6 Ο Διευθυντής μπορεί να ορίσει μια εναλλακτική διαδρομή κατά την Ενημέρωση, εξαιτίας αλλαγής του καιρού.

4.25 **ΕΝΑΡΞΗ ΜΙΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**

4.25.1 Η σειρά με την οποία οι αγωνιζόμενοι θα απογειώνονται θα δίνεται στην Ενημέρωση ή θα αφήνεται ελεύθερη μέσα σε μια χρονική περίοδο Ανοιχτού Παραθύρου. Οι απογειώσεις θα γίνονται από την καθορισμένη εξέδρα (deck).

4.25.2 Σε ένα αγωνιζόμενο θα επιτρέπονται περισσότερες από μια εκκινήσεις για μια διαδρομή αν ορίζεται στους Τοπικούς Κανονισμούς. Εντούτοις, κάθε διαδρομή θα μπορεί να γίνεται μόνο μια φορά. Μια αποτυχημένη απογείωση θα υπολογιστεί ως μέρος του επιτρεπόμενου αριθμού εκκινήσεων εκτός αν η αποτυχία οφειλόταν σε λάθος των οργανωτών. Σε αυτή την περίπτωση ο Διευθυντής θα καθορίσει μια επιπλέον εκκίνηση πριν την τελευταία απογείωση στην Κατηγορία. Ένα PPG μπορεί να έχει 3 προσπάθειες κατά τις απογειώσεις των διαδρομών όπου δίνεται η σειρά για απογείωση.

4.25.3 Μετά την έναρξη των απογειώσεων οι οργανωτές μπορεί να αναβάλλουν την πτήση αν το να συνεχιστεί είναι επικίνδυνο. Αν η περίοδος της αναβολής είναι αρκετά μεγάλη ώστε να δώσει ευκαιρία για αθέμιτο ανταγωνισμό σε κάποιον αγωνιζόμενο, ο Διευθυντής θα ακυρώσει τη διαδρομή. Από τη στιγμή που όλοι οι αγωνιζόμενοι σε μια Κατηγορία έχουν απογειωθεί, ή είχαν την ευκαιρία να απογειωθούν, η διαδρομή μπορεί να μην ακυρωθεί για λόγους ανωτέρας βίας.

4.26 **ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**

4.26.1 Οι ρυθμίσεις για εφοδιασμό θα ανακοινώνονται στην πρώτη Ενημέρωση.

4.26.2 Μια ορισμένη πορεία θα διανύεται υπο την οδηγία που θα δοθεί στην Ενημέρωση.

4.26.3 Ο έλεγχος στα σημεία στροφής θα γίνεται κανονικά με φωτογραφικό υλικό(5.8) ενός χαρακτηριστικού της περιοχής που φωτογραφήθηκε από το χειριστή στη συγκεκριμένη πτήση, από το σωστό τμήμα της φωτογραφίας.

4.26.4 Μια διαδρομή ταχύτητας ή τμήμα ταχύτητας μιας μακρινής διαδρομής θα χρονομετρείται από την απογείωση ή από μια φωτογραφία του χειριστή στον αέρα με χρονομετρητή ή από μια φωτογραφική μηχανή με ένδειξη χρόνου ή από μια γραμμή στο έδαφος που χρησιμοποιείται από τους επίσημους παρατηρητές, ή από ένα χρονομετρημένο touch and go , όπως θα ορίζεται στην Ενημέρωση.

4.26.5 Όλες οι αγωνιστικές απογειώσεις και προσγειώσεις, εκτός από αυτές των PPGs, θα ολοκληρώνονται σε μια εξέδρα διαστάσεων 100μ.Χ 25μ, διαφορετικοί όροι θα αναφέρονται στην Ενημέρωση. Μη συμμόρφωση θα έχει σαν συνέπεια μια ποινή.

4.26.6 Οι διαδρομές ακριβείας και ο έλεγχος τους θα περιγράφονται λεπτομερώς στους Τοπικούς Κανονισμούς. Οι προσγειώσεις θα γίνονται και θα ολοκληρώνονται πάνω σε μια εξέδρα 100μΧ25μ σημαδεμένη με βαθμολογικές κλίμακες (Παραρτ.3,5.7). Οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους ακουμπά κάτω πριν την εξέδρα ή τροχοδρομεί έξω από την εξέδρα μετά την προσγείωση, αυτό θα καταλήξει σε μηδενική βαθμολογία. Αυτή η παράγραφος, εκτός από την πρώτη της σειρά, δεν εφαρμόζεται στα PPGs.

4.27 Αν η φωτογρ. μηχανή ενός χειριστή αναγράφει το χρόνο πάνω στο φίλμ, αυτός ο χρόνος δεν θα υπερσχύει έναντι της ώρας που αναγράφεται στο επίσημο ρολόι.

4.28 **ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΠΕΔΙΟΥ**

4.28.1 Οι προσγειώσεις εκτός πεδίου λογικά θα βαθμολογούνται με μηδέν, εκτός αν υπάρχει ειδική αναφορά στην Ενημέρωση. Αν ένας χειριστής προσγειώνεται μακριά από το προσδιορισμένο σημείο τερματισμού

για τη διαδρομή για οποιοδήποτε λόγο, πρέπει να ενημερώσει τους οργανωτές τηλεφωνικά, με ελάχιστη καθυστέρηση και το αργότερο μέχρι την ώρα λήξης της διαδρομής. Μπορεί να αποσφραγίσει το ντεπόζιτο καυσίμου και να επιστρέψει πίσω ή να επιστρέψει οδικώς. Απόδειξη του χώρου προσγείωσης πρέπει να λαμβάνεται από τις φωτογραφίες και το όνομα και τη διεύθυνση ενός μάρτυρα, μη μέλους της εθνικής ομάδας του χειριστή. Με την επιστροφή του στη βάση πρέπει να πάει αμέσως στον Έλεγχο με την αναφορά του και τα φίλμς. Αν δεν ακολουθήσει χωρίς λόγο αυτή τη διαδικασία, αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα ο χειριστής να μη βαθμολογηθεί για τη διαδρομή, να επιβαρυνθεί για τις όποιες υπηρεσίες διάσωσης που κλήθηκαν, ή να αποκλειστεί.

4.28.2 Μετά την προσγείωση, ο θόλος ενός PPG πρέπει να τυλιχθεί για να δείχνει ότι ο χειριστής δεν χρειάζεται βοήθεια.

4.29 **ΠΤΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ**

4.29.1 Οι πτήσεις που τερματίζουν πέρα από τα σύνορα της χώρας του οργανωτή θα βαθμολογούνται μόνο στο βαθμό όπου μια ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου εκκίνησης ή του τελευταίου σημείου στροφής, και του τελευταίου σημείου προσγείωσης ξεπερνά το σύνορο, εκτός αν έχει δοθεί άδεια να διασχίσουν τέτοια σύνορα στους Τοπικούς Κανονισμούς.

4.29.2 Οι οργανωτές θα καθορίζουν μέσα στους Τοπικούς Κανονισμούς ή κατά την Ενημέρωση το ελεγχόμενο εναέριο πεδίο ή άλλες περιοχές όπου η πτήση με αγωνιστικό αεροσκάφος απαγορεύεται ή περιορίζεται. Τέτοιες περιοχές θα πρέπει να σημειώνονται με ακρίβεια πάνω στους αγωνιστικούς χάρτες.

4.30 **ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ**

4.30.1 Το βαθμολογικό σύστημα που θα χρησιμοποιείται θα πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI και επισυναπτόμενο με τους Τοπικούς Κανονισμούς. Τα βαθμολογικά φύλλα θα αναφέρουν τη Διαδρομή και περιγραφή της. Τα βαθμολογικά φύλλα θα διακρίνονται σε Προσωρινά, Επίσημα, ή αν υπάρχει μια διαμαρτυρία, σε Τελικά.

4.30.2 Αν δεν υπάρχει κάποια ημερήσια υποτίμηση του βαθμολογικού συστήματος, μια Αγωνιστική διαδρομή ορίζεται ως αυτή κατά την οποία όχι λιγότερο από το 20% των αεροσκαφών στην Κατηγορία διανύουν την ελάχιστη βαθμολογούμενη απόσταση όπως αναφέρεται στη βαθμολογική φόρμουλα. Αυτή η απόσταση θα αποτελεί σταθερό καθ' όλη τη διάρκεια ενός Αγώνα.

4.30.3 Τα συνολικά αποτελέσματα θα υπολογίζονται από το άθροισμα των καθημερινών βαθμολογιών για κάθε αγωνιζόμενο, ο νικητής θα είναι αυτός που θα έχει το μεγαλύτερο σύνολο βαθμολογίας στην κατηγορία.

4.30.4 Η βαθμολογία που δίνεται σε έναν αγωνιζόμενο θα πρέπει να εκφράζεται με τον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό, 0.5 για στρογγυλοποίηση.

4.30.5 Όλες οι αποστάσεις στρογγυλοποιούνται στο επόμενο 0.5 χλμ Όλοι οι χρόνοι λαμβάνονται σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα.

4.30.6 Ο χειριστής που δεν πέταξε βαθμολογείται με μηδέν και σημειώνεται ως DNF(δεν πέταξε) στο βαθμολογικό φύλλο. Ο χειριστής που αποκλείεται θα σημειώνεται ως DSQ(αποκλεισμένος) στο βαθμολογικό φύλλο.

4.30.7 Η αφαίρεση των βαθμών ποινών για μια διαδρομή θα γίνεται αφού η βαθμολογία ολοκληρωθεί.

4.30.8 Αν η βαθμολογία ενός χειριστή είναι για κάποιο λόγο αρνητική, περιλαμβ. των ποινών, η βαθμολογία του για εκείνη τη διαδρομή θα υπολογίζεται ως μηδέν. Οι αρνητικές βαθμολογίες δεν μπορούν να είναι εις μεταφορά.

4.31 **ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΕΣ** (Γενικό Κεφάλαιο , Κεφάλαιο 5)

4.31.1 Ένας αγωνιζόμενος που είναι δυσανεσθημένος για οποιοδήποτε ζήτημα μπορεί, μέσω του αρχηγού της ομάδας του, να παραπονεθεί εγγράφως στον Διευθυντή. Τα παράπονα πρέπει να υποβάλλονται ,και να αντιμετωπίζονται, χωρίς καθυστέρηση.

4.31.2 Αν είναι δυσανεσθημένος με την απόφασή , ο Αρχηγός Ομάδας μπορεί να διαμαρτυρηθεί στο Διευθυντή εγγράφως, μέσα στα χρονικά περιθώρια που αναφέρονται στους Τοπικούς Κανονισμούς και προσκομίζοντας το ανάλογο αντίτιμο . Το αντίτιμο επιστρέφεται αν η διαμαρτυρία γίνει αποδεκτή ή έχει ανακληθεί πριν την έναρξη των διαδικασιών. Μια διαμαρτυρία μπορεί να γίνεται μόνο ενάντια σε μια

|| απόφαση του Διευθυντή Αγώνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ**

Παραπομπές από τον Αθλητικό Κώδικα και το Γενικό Κεφάλαιο :

Κεφάλαιο 4 - Παρατηρητές, Επίσημοι

Κεφάλαιο 7 - Προϋποθέσεις Καταμέτρησης.

5.1 ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

- 5.1.1 Ο έλεγχος των πτήσεων θα πραγματοποιείται από επίσημους παρατηρητές(Γ.Κ. 4.2)
- 5.1.2 Για τα Ρεκόρ, το αποδεικτικό υλικό του σημείου προσγείωσης θα περιλαμβάνει υπογραφές και διευθύνσεις δύο τουλάχιστον ανεξάρτητων μαρτύρων.
- 5.1.3 Στους Αγώνες, η επιβεβαίωση για τα μέρη προσγείωσης εκτός πεδίου μπορεί να δίνεται από ανεξάρτητους μάρτυρες και από φωτογραφίες.(4.28.1)

5.2 ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ

- 5.2.1 Απόσταση. Για αποστάσεις έως 100χλμ. οι πτήσεις θα υπολογίζονται πάνω σε έναν απλό χάρτη μιας κλίμακας όχι μικρότερης από 1:250 000 (1/4 του εκατομ/ριου).
- 5.2.2 Οι αποστάσεις πάνω από 100χλμ. θα καταμετρούνται με υπολογισμό του τόξου ενός μεγάλου κύκλου στο επίπεδο της θάλασσας το οποίο ενώνει τις κάθετες γραμμές δύο δοσμένων σημείων. Γι αυτό το σκοπό η γη θεωρείται ως μια σφαίρα με ακτίνα R=6 371 χλμ.
- 5.2.3 Στους αγώνες οι αποστάσεις όλων των αγωνιζομένων θα υπολογίζονται πάνω στον ίδιο επίσημο χάρτη.
- 5.2.4 Ταχύτητα. Ο μέσος όρος ταχύτητας μιας πτήσης είναι το σύνολο της απόστασης διαιρούμενο από τον χρόνο που «κύλησε» από το Σημείο Αναχώρησης μέχρι το Σημείο Τερματισμού.

5.3 ΣΧΕΣΗ ΥΨΟΜΕΤΡΟΥ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

(απώλεια ύψους κατά τη διάρκεια πτήσεων απόστασης για ρεκόρ και σήματα)

- 5.3.1 Η διαφορά στο υψόμετρο μεταξύ εκείνου του σημείου Αναχώρησης και του υψομέτρου του σημείου Τερματισμού δεν πρέπει να ξεπερνά το 2% της απόστασης που διανύθηκε. (Δεν είναι υποχρεωτικό για τους αγώνες).

5.4 ΒΑΡΟΣ

- 5.4.1 Το απόβαρο του αεροσκάφους είναι το βάρος του όταν είναι έτοιμο να πετάξει χωρίς χειριστή,καύσιμα και συμπληρωματικά στοιχεία(5.4.3).
- 5.4.2 Το βάρος κατά την απογείωση είναι το βάρος του αεροσκάφους έτοιμου να πετάξει περιλαμβ. χειριστή, καυσίμων και οποιουδήποτε συμπληρωματικού εξοπλισμού.
- 5.4.3 Μέρη που περιλαμβάνονται στο απόβαρο :
- όργανα ελέγχου πτήσης και μηχανής και σχετικός εξοπλισμός περιλαμβανομένων μπαταριών, απαραίτητων για τη λειτουργία τους
 - σταθερά έρμα
 - θόλους, φέρινγκς και ζώνη χειριστή..

- 5.4.4 Συμπληρωματικά στοιχεία είναι τα στοιχεία που δεν είναι μόνιμα στο αεροσκάφος όπως :
- προστατευτικά, χάρτες, αριθμομηχ. χειρός, τροφή και ποτά, επιπλέον ρουχισμός.
 - αλεξίπτωτο και τους μηχανισμούς ενεργοποίησης του.
 - βαρόμετρο ή καταγραφέας πτήσης.
 - απόθεμα καυσίμων, λιπαντικά και ψυκτικά υγρά που δεν συνδέονται με το μοτέρ και δεν μπορούν να συνδεθούν κατά την πτήση.

5.5 **ΚΑΥΣΙΜΑ**

- 5.5.1 Η μέγιστη ποσότητα καυσίμου η οποία μπορεί να μεταφερθεί για ρεκόρ αναφέρεται στο Κεφάλαιο 3. Τα καύσιμα πρέπει μετρούνται με τη μάζα, όχι με τον όγκο. Για τους Αγώνες, η μέγιστη ποσότητα καυσίμων που επιτρέπεται για διαδρομές περιορισμένης κατανάλωσης καυσίμων, είναι 15 κιλά για μονοθέσια και 22 κιλά για διθέσια ή ο ισοδύναμος όγκος σε λίτρα, αν και στην ενημέρωση μπορεί να αναφερθούν μικρότερες ποσότητες.
- 5.5.2 Η επιτρεπόμενη ποσότητα καυσίμων θα πρέπει να μπει στο ντεπόζιτο του αεροσκάφους όταν είναι άδειο. Ένας επίσημος παρατηρητής πρέπει να ελέγξει το γέμισμα του ντεπόζιτου και να το σφραγίσει.

5.6 **ΒΑΡΟΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙΣ ΠΤΗΣΕΩΣ**

- 5.6.1 Ένα βαρόμετρο σε κατάσταση λειτουργίας, περιλαμβ. εγκεκριμένων ηλεκτρονικών βαρομέτρων, πρέπει να χρησιμοποιούνται για καταγραφή των πτήσεων, εκτός του ότι σε ένα Παγκόσμιο ή Ευρωπαϊκό αγώνα ένα βαρόμετρο δεν χρειάζεται για διεκδίκηση ρεκόρ σε διαδρομή κλειστού κυκλώματος ή σε διαδρομή ταχύτητας που χρησιμοποιείται για βαθμολόγηση.
- 5.6.2 Το μέτρημα με βαρόμετρο ή το ηλεκτρονικό αποτέλεσμα πρέπει να δείχνουν ότι δεν έχει γίνει ενδιάμεση προσγείωση και γενικά να αποδεικνύουν την πτήση.
- 5.6.3 Δεν πρέπει να είναι δυνατό να ρυθμιστεί η λειτουργία καταγραφής του βαρομέτρου χωρίς αυτό να είναι γνωστό στον παρατηρητή.
- 5.6.4 Το βαρόμετρο πρέπει να σφραγίζεται και να αποσφραγίζεται μόνο από έναν επίσημο παρατηρητή. Η ένδειξη πρέπει να ελεγχθεί.
- 5.6.5 Όπου δεν περιλαμβάνεται επίδειξη ύψους δεν απαιτούνται όργανα μέτρησης.

5.7 **ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ**

- 5.7.1 Οι γραμμές Εκκίνησης και Τερματισμού ορίζονται από πύλες με γραμμές σημειωμένες στο έδαφος μέγιστου μήκους 1 χλμ. και μέγιστου ύψους 1000 μ. Για τους Αγώνες οποιαδήποτε μείωση των διαστάσεων θα περιγράφεται λεπτομερώς στους Τοπικούς Κανονισμούς ή θα δίνεται στην ενημέρωση.

5.8 **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ**

5.8.1 **Κατάσταση του υλικού**

Αν γίνεται απόδειξη μέσω φωτογραφικού υλικού, δε γίνεται δεκτή κανενός άλλου είδους ένδειξη εκτός από αυτή της διάσχισης μιας γραμμής τερματισμού που μπορεί να γίνει από παρατηρητές εδάφους. Αν μια αγωνιστική διαδρομή έχει περισσότερα από ένα μέρη που χωρίζονται από ένα touch and go ή από το πέρασμα ενός σημείου ελέγχου με παρατηρητές εδάφους, η απόδειξη των παρατηρητών είναι έγκυρη μόνο για τέτοια σημεία

- 5.8.2 Η φωτογρ. μηχανή πρέπει να είναι εστιακής απόστασης μεταξύ 30-60mm και να παίρνει φιλμ 35mm.

5.8.2.1 Το φιλμ που χρησιμοποιείται για απόδειξη, πρέπει να παραμένει ακέραιο.

5.8.2.2 Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται φωτογρ. μηχανές με ένδειξη χρόνου, και σφραγισμένες.

- 5.8.2.3 Αν είναι δυνατόν να αλλαχτεί η σειρά με την οποία τραβιούνται οι πόδες ή να αλλάξει ο χρόνος ένδειξης στο φίλμ κατά τη διάρκεια της πτήσης, η φωτογρ. μηχανή πρέπει να σφραγίζεται πριν την απογείωση.
- 5.8.2.4 Μπορεί να χρησιμοποιηθούν δύο φωτογρ. μηχανές, αλλά μόνο ένα φίλμ θα χρησιμοποιείται για να επιβεβαιώνει την πτήση. Και τα δύο φίλμς θα παραδίδονται μετά την προσγείωση, με την ένδειξη 1 και 2.
- 5.8.3 **Φωτογραφίες.** Το φωτογρ. υλικό σε κάθε φίλμ πρέπει να δείχνει τουλάχιστον :
- 1/ Για ρεκόρ και σήματα: την ημερομηνία , το όνομα του χειριστή, τοποθεσία, δήλωση χρόνου και πτήσης.
- Για αγώνες: την ημερομηνία της πλήρους διαδρομής, τη διαδρομή, ένα επίσημο ρολόι και τον αγωνιστικό αριθμό του χειριστή. Εναλλακτικά ο αριθμός του χειριστή μπορεί να φαίνεται στην πτέρυγα στην επόμενη φωτογραφία
- 2/ Φωτογραφία του σημείου εκκίνησης ή ρολόι αν είναι εφικτό.
- 3/ Φωτογραφίες των σημείων στροφής ή των σημείων ελέγχου με τη σωστή ή δηλωμένη εκ των προτέρων σειρά.
- 4/ Φωτογραφία(ες) του ίδιου αεροσκάφους μετά την προσγείωση με τον αριθμό του ή ταυτότητα μαζί με αναγνωριστικό υλικό του τόπου προσγείωσης.
- 5.8.4 **Φωτο-Σέκτορ**
Το φώτο-σέκτορ είναι το τέταρτο μέρος ενός κύκλου (90 μοίρες σέκτορ) στο έδαφος με την κορυφή του προς το σημείο στροφής και προσανατολισμένο συμμετρικά και μακριά από τα δύο πόδια του τμήματος το οποίο ενώνεται στο σημείο στροφής. Στους Αγώνες ο Διευθυντής μπορεί να διαφοροποιήσει τη διάσταση του σέκτορ έτσι ώστε να βρίσκεται μεταξύ δύο ευδιάκριτων επιφανειακών γραμμικών χαρακτηριστικών στο έδαφος, με την προϋπόθεση ότι το σέκτορ δεν εκτείνεται πέρα από τις 150 μοίρες.
- Αν είναι εφικτό, το χαρακτηριστικό του σημείου στροφής, θα πρέπει να είναι ένα τετράγωνο ή ορθογώνιο ή σε κάθε περίπτωση να έχει ένα κάθετο χαρακτηριστικό.
- 5.8.4.1 Η φωτογραφία μπορεί να ληφθεί πιο ψηλά ή πιο χαμηλά από το σημείο στροφής, με την προϋπόθεση ότι το χαρακτηριστικό του σημείου στροφής είναι καθαρά ορατό στην εικόνα.

ΟΡΙΣΜΟΙ**ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΑ**

1. Ένα μονοθέσιο ή διθέσιο αεροπλάνο του οποίου η ελάχιστη ταχύτητα κατά το μέγιστο βάρος απογείωσης(MTOW) είναι μικρότερη από 65χλμ/ωρ.(ή 35.1 κόμβοι ή 40.39 μ/ωρ.), και έχει ένα μέγιστο βάρος απογείωσης:
 - 300 κιλά για ένα μονοθέσιο ξηράς
 - 330 κιλά για ένα μονοθέσιο αμφίβιο ή υδροπλάνο, μονοθέσιο
 - 450 κιλά για ένα διθέσιο ξηράς
 - 495 κιλά για ένα αμφίβιο ή υδροπλάνο, διθέσιο
2. Το αεροσκάφος μπορεί να υποχρεωθεί να επιδείξει την ελάχιστη ταχύτητα οριζόντιας πτήσης με το μέγιστο βάρος με μια πτήση επίδειξης πάνω από μια πορεία 500μ. Το αεροσκάφος θα πρέπει να πετά οριζόντια σε ένα ύψος όχι μικρότερο από 30μ.(100π.), και όχι μεγαλύτερο από τα 50μ.(165π.),σε αντίθετες κατευθύνσεις. Η ταχύτητα θα υπολογίζεται μετά από κάθε διαδρομή και θα καταγράφεται ο μέσος όρος των δύο ταχυτήτων. Η ένταση του κάθετου προς την πορεία αέρα δεν πρέπει να ξεπερνά τα 10χλμ/ωρ.Η μετρημένη ταχύτητα θα διορθώνεται ως προς την πυκνότητα του αέρα (15 C, 1032.2mb, AMSL).

Σημείωση: Οι χειριστές που επιθυμούν να επιχειρήσουν Ρεκόν ή να αγωνιστούν σε αγώνες θα πρέπει να καταγράψουν μια ελάχιστη ταχύτητα για το αεροσκάφος τους(δείγμα στην επόμενη σελίδα).
3. Το μεταφερόμενο βάρος θα ισοδυναμεί τουλάχιστον με :
 - 90 κιλά ανά θέση
 - ένα πλήρες γέμισμα καυσίμου ή 15κιλά, για ένα μονοθέσιο
 - ένα πλήρες γέμισμα καυσίμου ή 22 κιλά, για ένα διθέσιο.

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ ΠΛΑΓΙΑΣ

4. α/ Ένα μηχαν. αλεξίπτωτο πλαγιάς(PPG) είναι μια πτέρυγα χωρίς καμιά σταθερή κατασκευή, συνδυαζόμενη με μια μονάδα ισχύος ενσωματωμένη με τη ζώνη του χειριστή κατά τη διάρκεια της πτήσης.

β/ Ένα τρίκυκλο μηχαν. αλεξίπτωτο πλαγιάς(PPT) έχει μια μονάδα ισχύος αναπόσπαστη από το κάθισμα του χειριστή και το σύστημα προσγείωσης.

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

Διεθνής Αεροναυτική Ομοσπονδία - Επιτροπή Υπερελαφρών**ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ****ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟ ΤΕΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ**

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ : _____

ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ : _____

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ : _____

ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ : _____

ΜΟΝΤΕΛΟ Ή ΣΕΙΡΑ Νο : _____

**ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΤΗΣΗΣ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ**

Ο παραπάνω τύπος αεροπλάνου, δικού μας σχεδίου και κατασκευής, έχει δοκιμαστεί σε πτήση και έχει επιδείξει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ταχύτητας - πτήσης :

Ελάχιστη Πτητική Ταχύτητα : _____ χλμ/ωρ (_____ Kt)

Συνολικό Βάρος : _____ κιλά (_____ λίβρ)

Θερμοκρασία Αέρα : _____ C

Υψόμετρο : _____ μ (_____ π)

Υπογεγραμμένος : _____

Όνομα (τυπωμένο) : _____

; (Τοποθεσία του παραπάνω
Κατασκευαστικού Οργανισμού) : _____

Ημερομηνία: _____

Ελέγχθηκε και εγκρίθηκε
εκ μέρους της CIMA από : _____

Όνομα (τυπωμένο) : _____

Ημερομηνία : _____

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΟΡΓΑΝΩΤΕΣ ΑΓΩΝΩΝ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ**1. Η ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

- 1.1 Μια προκαταρκτική έκθεση θα πρέπει να κατατίθεται στη CIMA αν είναι δυνατόν 3 χρόνια νωρίτερα και να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες :
 - 1.1.1 Τίτλο αγώνα και προτεινόμενες κατηγορίες.
 - 1.1.2 Διαβεβαίωση ότι η εκδήλωση θα είναι ανοιχτή για κάθε Μέλος της FAI.
 - 1.1.3 Προτεινόμενες ημερομηνίες : έτος και μήνας σε εκείνο το έτος.
 - 1.1.4 Τοποθεσίες ή επιλογή από τοποθεσίες με πληροφορίες για το έδαφος , και
 - 1.1.5 για τον εναέριο χώρο.
 - 1.1.6 Οικονομική επάρκεια ή χορηγία για τη διοργάνωση της εκδήλωσης.
 - 1.1.7 Γνωστοποίηση του αντιτίμου συμμετοχής και των εξόδων των αγωνιζομένων γενικά.

2 Η ΚΥΡΙΑ ΕΚΘΕΣΗ

- 2.1 Μια ολοκληρωμένη και λεπτομερής έκθεση θα πρέπει να ακολουθήσει ει δυνατό δύο χρόνια νωρίτερα. Αντίγραφα της κύριας έκθεσης θα πρέπει να στέλνονται στο Γραφείο της CIMA πριν από τη συνάντηση. Αντίγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα για όλους τους εκπροσώπους στη συνάντηση της CIMA. Μια κύρια έκθεση θεωρείται υποχρεωτική για τη σωστή οργάνωση του αγώνα και για την έγκαιρη ετοιμασία του. Η κύρια έκθεση θα πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες :
 - 2.1.1 Τοπικούς Κανονισμούς (έγγραφο στο Παράρτ. 3) με ημερομηνίες κ.τ.λ. συμπληρωμένους και διατυπωμένους καθαρά, με όλες τις προτεινόμενες από τους οργανωτές τροποποιήσεις.
 - 2.1.2 Συμπληρωμένο δελτίο συμμετοχής με τους όρους συμμετοχής.
 - 2.1.3 Πεδίο πτήσεων. Καταλληλότητα και διαθεσιμότητα, κτίρια, ανέσεις. Διαθέσιμοι χάρτες /διαγράμματα μεγάλης κλίμακας.
 - 2.1.4 Όρια του εναέριου πεδίου πάνω από την υποψήφια περιοχή διαδρομών, επικίνδυνες και απαγορευμένες περιοχές, οριοθετήσεις συνόρων(αν υπάρχουν). Να διατεθεί χάρτης του εναέριου χώρου.
 - 2.1.5 Περιοχή διαδρομής. Καταλληλότητα για προσγειώσεις εκτός πεδίου. Χάρτες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τους αγωνιζόμενους.
 - 2.1.6 Καιρός. Αναμενόμενες θερμοκρασίες, βροχόπτωση κ.τ.λ. Παροχή καιρικών προβλέψεων κατά τη διάρκεια των αγώνων. (παρουσία μετεωρολόγου στο χώρο).
 - 2.1.7 Ιατρικές υπηρεσίες και διάσωση. Παροχή γιατρού, ασθενοφόρου, ελικόπτερου. Απόσταση του νοσοκομείου. (Πρώτες Βοήθειες στο χώρο).
 - 2.1.8 Διοικητήριο των Αγώνων. Περιγραφή του κτιρίου και τοποθεσία. Αίθουσα συνεδριάσεων, γραφεία διοίκησης, βαθμολόγηση κ.τ.λ. Εξοπλισμός γραφείου(τηλέφωνα, TV βίντεο, Υπολογιστές, φωτοτυπικά, email, πρόσβαση στο Ίντερνετ κ.τ.λ.)
 - 2.1.9 Οικονομικά. Προυπολογισμός αγώνα, λεπτομέρειες χορηγίας.
 - 2.1.10 Ασφάλιση. Συμβόλαια για οργανωτές, αγωνιζόμενους, αστική ευθύνη.

- 2.1.11 Τοπικές υποδομές. Ξενοδοχεία, κάμπινγκς, μαγαζιά, εργαστήρια, συνεργεία, σύνδεσμος με τοπική τουριστική επιτροπή.
- 2.1.12 Προσωπικό και βοηθοί. Ονόματα των επικεφαλής, του διαθέσιμου βοηθού, κατάλυμα για προσωπικό και βοηθούς, περιλαμβ. των Διεθνών Επισήμων(κατά προτίμηση στο ίδιο κτίριο και μέσα ή κοντά στο πεδίο πτήσεων). (Βλέπε παραγρ. 3, Δομή του Προσωπικού του Αγώνα.)
- 2.1.13 Χρονοδιάγραμμα. Πρόγραμμα προετοιμασίας με συμπληρωμένες ημερομηνίες.

3. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

- 3.1 Για να έχει επιτυχία, μια οργάνωση αγώνα πρέπει να έχει επαρκές προσωπικό/επικεφαλές εγκαίρως και στη σωστή θέση για φέρει σε πέρας το σύνολο της απαραίτητης εργασίας. Αυτό θα πρέπει να γίνει τουλάχιστον 6 μήνες πριν την άφιξη των αγωνιζομένων. Η ανάθεση των εργασιών και οι ευθύνες του προσωπικού / επικεφαλές θα πρέπει να γίνει γραπτώς από το Διευθυντή. Κατά προτίμηση αυτοί θα πρέπει να βρούν τους βοηθούς τους σύμφωνα με τις ανάγκες τους.
- 3.2 **Διευθυντής Αγώνα** : Φέρει την πλήρη ευθύνη της εκδήλωσης εκ μέρους της Εθν. Αερολέσχης του/της και της FAI. Ο Διευθυντής οφείλει να ασχοληθεί με το σχεδιασμό και την κατάρτιση του χώρου του αγώνα, μετά με την ενημέρωση των επισήμων και τη συνέχιση της προόδου της προετοιμασίας και του σχεδιασμού του προγράμματος της διαδρομής. Αυτό σημαίνει ότι είναι υπεύθυνος για τη διοργάνωση των tasks κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης.
- 3.3 **Αναπληρωτής Διευθυντής** : Πρέπει να είναι ικανός να αναλάβει κάθε εργασία ή ευθύνη σε σύντομο χρονικό διάστημα για να υποστηρίξει τον Διευθυντή. Θα πρέπει να έχει ορισμένες ειδικές ευθύνες, όπως την ρύθμιση των τελετών έναρξης και λήξης του, την οργάνωση των συνεδριάσεων των Κριτών κ.τ.λ
- 3.4 **Επικεφαλής** : Ένας ειδικευμένος επικεφαλής είναι απαραίτητο να αναλαμβάνει την ευθύνη των ακόλουθων τμημάτων :
- ολοκλήρωση της διαδικασίας της πτήσης
 - υπηρεσίες αέρος και εδάφους
 - διοίκηση γραφείου, περιλαμβ. εκθέσεων λογαριασμών
 - δημόσιες σχέσεις και δημοσιότητα
 - κατασκευή του αγωνιστικού εξοπλισμού πριν τους αγώνες
- Όπως και να κατανεμηθεί η εργασία, οι ευθύνες του επικεφαλής πρέπει να καλύπτονται. Αυτές περιλαμβάνουν:
- 3.5 **Μάνατζερ Αγώνα Πτήσης / Διοργανωτής Τελετών** : Υπεύθυνος για το σχεδιασμό του αεροδιαδρόμου, της εξέδρας και των σημάτων, της ρύθμισης των διαδρομών, τους χρονομετρητές, τους χειριστές βίντεο, τους βοηθούς των διοργανωτών των τελετών, τα ανεμούρια, τη συμμόρφωση των αγωνιζομένων με τους κανονισμούς της πτήσης κ.τ.λ. Συνεργασία με μετεωρολόγο, επικεφαλής βαθμολογητή, φωτοερμηνευτή, ιατρικές υπηρεσίες και με τον υπεύθυνο του αεροδιαδρόμου
- 3.6 **Υπεύθυνος Αεροδρομίου** : Η εργασία και οι ευθύνες θα εξαρτώνται από το αν υπάρχει ή όχι σε λειτουργία υποδομή διοίκησης στο πεδίο πτήσης. Σε αυτή την περίπτωση ο υπεύθυνος του πεδίου πτήσεων των αγώνων ίσως να μη χρειάζεται να φροντίζει για την ασφάλεια του αεροδιαδρόμου, τη δημόσια προσέλευση και τον έλεγχο, τις πινακίδες και τις αναγγελίες ασφαλείας, τη συνεργασία με την αστυνομία και τις τοπικές αρχές. Ωστόσο θα χρειαστεί να συνεργαστεί σε θέματα τέτοια όπως, υπόστεγο και χώρος εργαστηρίου, κάμπινγκς και στάθμευση αυτοκινήτων.
- 3.7 **Υπεύθυνος Διοίκησης** : Υπεύθυνος για τη διεκπεραίωση όλης της συσσωρευμένης γραφ. εργασίας των αγώνων. Αυτό περιλαμβάνει εγγραφή των αγωνιζομένων, πρακτικά συνεδριάσεων και βαθμολογίας, επίσημο κατάλογο συμμετοχών περιλαμβ. του τύπου του αεροσκάφους και τον αριθμό του, δημοσίευση καταλόγων των επισήμων και των αρχηγών ομάδων, οργάνωση των πινάκων ανακοινώσεων, θυρίδες για τις ομάδες, τους κριτές και τους επόπτες, απωλεσθέντα, ετικέτες ονομάτων, κ.τ.λ. Συνεργασία με Ταμία / Λογιστή και Εθν. Αερολέσχη. Υπεύθυνος για τον εξοπλισμό γραφείου (Υπολογιστές, φωτοτυπικά, φάξ, τηλέφωνα και εφοδιασμό γραφείου γενικά). Επίσης ονομαστικό κατάλογο των βοηθών μιας και το γραφείο είναι ανοιχτό για πολλές ώρες. (Βλέπε επίσης 4.)

- 3.8 **Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων και Δημοσιότητας** : Υπεύθυνος για την παρουσίαση των εκδηλώσεων στο δημόσιο και αεροπορικό τύπο, στους αγωνιζόμενους και στους επισκέπτες VIPς. Έκδοση προσκλήσεων, κοινωνικές εκδηλώσεις, σημαίες, ύμνους, δημόσιο πρόσωπο για την τελετή έναρξης και την απονομή βραβείων, φυλλάδιο προγράμματος, αναμνηστικά. Συνεργασία με την τοπική τουριστική επιτροπή, βοήθεια στους επισκέπτες δημοσιογράφους. Συνεργασία με το Διευθυντή Αγώνα πάνω στις ρυθμίσεις.
- 3.9 **Κατασκευαστικός Τομέας** : Υπεύθυνος για την κατασκευή μεγάλων πινάκων ανακοινώσεων για το πλάνο του πεδίου πτήσεων, των διαδρομών και του καιρού. Επίσης πίνακες διαδρομών και κάθε άλλο παρόμοιο εξοπλισμό που απαιτείται για την εκδήλωση. Αυτή η εργασία μπορεί, και πρέπει, να ολοκληρωθεί αρκετά πριν γίνει αναγκαία, ακόμα και κατά τη διάρκεια του προηγούμενου χειμώνα.
- 3.10 **Γενικά** : Οι περιστάσεις ίσως απαιτήσουν διαφορετικές ρυθμίσεις από τις παραπάνω. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η εργασία προπαρασκευής είναι πάντα μεγαλύτερη από την αναμενόμενη και η αποτυχία της έγκαιρης ετοιμασίας του αγώνα είναι ο κυριότερος λόγος για κακή εμφάνιση ή αποτυχημένο αγώνα.

4. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ**

4.1 ΕΠΙΚΥΡΩΜΕΝΗ ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ και ΛΙΣΤΑ ΑΡΧΗΓΩΝ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ

Na περιέχει :

- Όνομα αγωνιζόμενου(ων)
- Συντομογραφία της εθνικότητας
- Αγωνιστικό αριθμό
- Τύπο αεροσκάφους και μηχανής
- Κατηγορία συμμετοχής
- Ηλικία (προαιρετική)

Na δοθεί στους Αρχηγούς των Ομάδων, στους Κριτές και στους Επόπτες μέσα σε 24 ώρες από τη λήξη των Εγγραφών, μαζί με τον κατάλογο των Αρχηγών των Ομάδων

4.2 ΦΥΛΛΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ

Na περιέχουν:

- Επικεφαλίδα με λεπτομέρειες ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ και απόσταση και ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ της διαδρομής.
- Κατηγορία Αγώνα
- Όνομα αγωνιζόμενου, αγωνιστικό αριθμό και εθνικότητα

Οι βαθμολογίες να δίνονται κατά σειρά και στα φύλλα ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ της ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ και στα φύλλα ΓΕΝΙΚΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ.

Τα φύλλα βαθμολογίας της διαδρομής να έχουν στήλη για ποινές, και να χρησιμοποιούν το DNF(Did Not Fly) για χειριστή που δεν πέταξε(όχι μηδέν), και DSQ(DisQualified) για αποκλεισμένο.

Na είναι διαθέσιμη ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ(βαθμολογία) μέσα σε 6 ώρες από το τέλος της διαδρομής. Φύλλα ΕΠΙΣΗΜΗΣ(τελικής) βαθμολογίας το αργότερο με την Ενημέρωση την επόμενη μέρα της διαδρομής.

4.3 ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΦΥΛΛΟ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ: Na περιλαμβάνει: Όνομα, ημερομηνία και αριθμό (αν υπάρχει) της Διαδρομής
Περιγραφή της διαδρομής και λεπτομέρειες
Παράθυρο απογείωσης, σημείο ελέγχου της λήξης, κτλ ώρες
Τελευταίος χρόνος προσγείωσης
Ειδικές οδηγίες

ΚΑΙΡΟΣ : Na περιλαμβάνει όσο γίνεται περισσότερη πληροφορία, η οποία μπορεί να ανανεώνεται.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ : Αυτό το φύλλο απαιτείται μόνο για ειδικούς ή περίπλοκους περιορισμούς ή απαγορεύσεις, και θα πρέπει να περιλαμβάνει χάρτη ή διάγραμμα. Όποιοι ΜΟΝΙΜΟΙ περιορισμοί του εναέριου χώρου θα πρέπει να αναφέρονται καθ' όλη τη διάρκεια της εκδήλωσης.

Τα ενημερωτικά φύλλα θα πρέπει να δίνονται στους Αρχηγούς των Ομάδων, τουλάχιστον, πριν την έναρξη της Ενημέρωσης. Αντίγραφα πρέπει να είναι διαθέσιμα για τους Κριτές και τους Επόπτες.

5. **ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΦΟΡΜΕΣ**

Τα ακόλουθα είναι ανάγκη να προετοιμάζονται ή να παραλαμβάνονται αρκετά πριν την εκδήλωση. Υπάρχουν πολλά άλλα ζητήματα που πρέπει να υπάρξει μέριμνα, τις τελευταίες εβδομάδες της προπαρασκευής.

5.1 **ΦΟΡΜΕΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ:**

Να ελεγχθεί ότι όλα τα θέματα στο Κύριο Έγγραφο Τοπικών Κανονισμών, 3.1 υπάρχουν και ισχύουν για κάθε αγωνιζόμενο

5.2 **ΕΤΙΚΕΤΕΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΟΥΣ**

Αυτές θα πρέπει να είναι διαφορετικού χρώματος για κάθε τύπο αρμοδιότητας. Οι ετικέτες θα πρέπει να περιέχουν όνομα, εθνικότητα και αρμοδιότητα (Επόπτης, Τελετάρχης, Διευθυντής, Επισκέπτης, Τύπος κτλ.). Η επικόλλησή τους να είναι αρκετά καλή ώστε να κρατήσει καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

5.2.1 **Μια τυπωμένη αίτηση στην τοπική γλώσσα στην οποία να ζητείται βοήθεια για τους αγωνιζόμενους μπορεί να είναι χρήσιμη, μαζί με ένα αριθμό τηλεφώνου.**

5.3 **ΧΑΡΤΕΣ :**

Όλοι οι χειριστές πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με εναέριους χάρτες , με περίπου, 1:250,000 κλίμακα που να καλύπτει όλο το πεδίο της διαδρομής. Οι Κριτές και οι Επόπτες χρειάζονται αντίγραφα των ίδιων χαρτών. Ένας χάρτης στον τοίχο, της ίδιας κλίμακας, πρέπει να είναι μόνιμα αναρτημένος.

Οι οργανωτές πρέπει να έχουν μεγαλύτερης κλίμακας χάρτες για χρησιμοποιούνται στον εντοπισμό χειριστών που έχουν προσγειωθεί εκτός πεδίου ή για την τοποθέτηση σημαδιών.

5.4 **ΦΥΛΛΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ**

Τα ακόλουθα απαιτούνται ως ένα ελάχιστο :

- Φύλλα παρουσίας / σειράς των απογειώσεων
- Φύλλα παρουσίας τερματισμού /προσγείωσης
- Φόρμες αναφοράς πτήσης του χειριστή περιλαμβ. λήψης φίλμ(ς)
- Φόρμες προσδιορισμού, μέσω φωτογρ., των σημείων στροφής

5.4.1 **Όλες αυτές οι φόρμες πρέπει να έχουν κενό για την ημερομηνία και το όνομα του συντάκτη. Οι φόρμες Έναρξης και Λήξης είναι ευκολότερο να χρησιμοποιηθούν αν ο συντάκτης γράφει τον αγωνιστικό αριθμό και την ώρα με τη σειρά εμφάνισης του αεροσκάφους, αντί να ψάχνουν ένα προ-τυπωμένο κατάλογο για να βρεθεί ο σωστός αγωνιστικός αριθμός.**

5.4.2 **Οι επικεφαλές που συντάσσουν τα φύλλα παρουσίας πρέπει να έχουν επιτραπέζια ρολόγια ή ρολόγια χειρός ρυθμισμένα με την Επίσημη Ώρα.**

5.4.3 **Οι χρονομετρητές πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με καλούς πίνακες και στυλούς, κάθισμα και προστασία από τις καιρικές συνθήκες.**

5.5 **ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Μια τελική αναφορά που θα δίνει τα αποτελέσματα των αγώνων, με σημείωση των όποιων διαμαρτυριών ή προβλημάτων πρέπει να στέλνεται στη FAI, στην Εθν. Αερολέσχη του οργανωτή και στον Πρόεδρο της Επιτροπής Υπερελαφρών μέσα σε 48 ώρες από το τέλος της εκδήλωσης.

**ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ
(ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ / ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥΣ)
ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ**

ΣΤΟ

ΣΤΙΣ

ΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ ΑΠΟ

**ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ**



ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ

Αυτό το Έγγραφο Τοπικού Κανονισμού πρέπει να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με το Κεφάλαιο 10 του Αθλητικού Κώδικα. Παραπομπές από το Κεφάλαιο 10 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στους Τοπικούς Κανονισμούς για να αποφευχθεί περιττή επανάληψη, αλλά οι αριθμοί παραπομπής πρέπει να διασταυρώνονται με την πιο πρόσφατη έκδοση του Κεφαλαίου 10.

Η Σελίδα του Εσωφύλλου πρέπει να περιλαμβάνει:

- Πλήρη τίτλο των Αγώνων
- Περιοχή και χώρα των Αγώνων
- Ημερομηνίες, περιλαμβ. της τελετής έναρξης
- Λογότυπα της FAI και των Αγώνων
- Την ακόλουθη δήλωση :

Οργανώθηκε απόΑερολέσχη εκ μέρους της
Διεθνούς Αεροναυτικής Ομοσπονδίας.

- Διεύθυνση στην οποία θα αποστέλεται όποια αλληλογραφία πριν την εκδήλωση :

.....

|| Τηλέφωνα, φάξ και αριθμούς email

|| Το Έντυπο Φόρμα Συμμετοχής πρέπει να επισυνάπτεται στο Έγγραφο Τοπικός Κανονισμός.

|| **Η Οργανώτρια Εθν. Αερολέσχη πρέπει να συμπληρώσει τα κενά όπως πρέπει και να δηλώσει στη CIMA, όταν ετοιμάζει την κύρια έκθεση, όποιες τροποποιήσεις χρειάζονται στους Τοπικούς Κανονισμούς.**

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Ο σκοπός των αγώνων είναι να παρέχει καλές και ικανοποιητικές αγωνιστικές συνθήκες έτσι ώστε να προσδιορίσει τον Πρωταθλητή σε κάθε Κατηγορία και να ενισχύσει τη φιλία ανάμεσα σε χειριστές και έθνη (Κ10-4.2).

1.2 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Εκπαίδευση, επιθεώρηση αεροσκάφους, εγγραφή
 Τελετή Έναρξης
 Πρώτη Αγωνιστική Ενημέρωση
 Μέρη Αγωνιστικών Πτήσεων
 Τελετή Λήξης, Απονομή βραβείων

1.3 ΕΠΙΣΗΜΟΙ

Διευθυντής
 Αναπληρωτής Διευθυντής

Διεθνείς Κριτές : Πρόεδρος
 Μέλη

Επόπτες

(Δώστε εθνικότητα των Κριτών και των Εποπτών)

1.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Οι Αγώνες είναι ανοιχτοί σε όλα τα Δραστήρια Μέλη και τις χώρες μέλη της FAI που μπορούν να δηλώσουν όποιο αριθμό υπερελαφρών που δεν ξεπερνά.....και PPGς που δεν ξεπερνά.....Όχι περισσότερα απόμπορούν να δηλωθούν σε μια οποιαδήποτε Κατηγορία (Κ 10-4.10.1). Συμμετοχές πρέπει να δηλώνονται στην επίσημη Φόρμα Συμμετοχής.

1.4.1 Αν οι αιτήσεις, με τα αντίτιμα πληρωμένα, δεν έχουν παραληφθεί 28 μέρες πριν την εγγραφή, η συμμετοχή μπορεί να απορριφθεί.

1.5 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Το αποδεικτικό της ασφάλισης όπως ορίζεται στη Φόρμα Συμμετοχής πρέπει να παραδίδεται στους Οργανωτές πριν την έναρξη των Αγώνων.

1.6 ΓΛΩΣΣΑ : Η επίσημη γλώσσα των Αγώνων είναι η Αγγλική.

1.7 ΜΕΤΑΛΛΙΑ ΚΑΙ ΒΡΑΒΕΙΑ

Μετάλλια της FAI θα απονέμονται σε χειριστές που έρχονται πρώτοι, δεύτεροι και τρίτοι σε κάθε Κατηγορία και τα Διπλώματα από τον τέταρτο ως το δέκατο. Μετάλλια της FAI θα απονέμονται σε εθνικές ομάδες που ήρθαν πρώτες, δεύτερες και Τρίτες (Βαθμολογία, 7.1.2). Οι Οργανωτές θα απονεύουν επιπλέον κύπελα και βραβεία.

2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΓΩΝΑ

2.1 Οι Αγώνες θα διεξάγονται βάσει των ακόλουθων Κατηγοριών(K 10-1.3) :

WSC Εύκαμπτης Πτέρυγας Solo
Μονοθέσιο ή διθέσιο αεροσκάφος που πετά σαν μονοθέσιο και έχει ένα μέγιστο βάρος απογείωσης που δεν ξεπερνά τα 300 κιλά.

WTS Διθέσιο Εύκαμπτης Πτέρυγας
Διθέσιο αεροσκάφος που πετά με δύο άτομα και έχει ένα μέγιστο βάρος απογείωσης που δεν ξεπερνά τα 450 κιλά.

FSC Άκαμπτης Πτέρυγας Solo
Μονοθέσιο ή διθέσιο άκαμπτης πτέρυγας αεροσκάφος με κινούμενα αεροδυναμικά συστήματα ελέγχου, που πετά σαν μονοθέσιο με ένα μέγιστο βάρος απογείωσης που δεν ξεπερνά τα 300 κιλά.

FTS Διθέσιο Άκαμπτης Πτέρυγας
Διθέσιο άκαμπτης πτέρυγας αεροσκάφος με κινούμενα αεροδυναμικά συστήματα ελέγχου, που πετά με δύο άτομα με ένα μέγιστο βάρος απογείωσης που δεν ξεπερνά τα 450 κιλά.

PPG Μηχανοκίνητο Αλεξίπτωτο Πλαγιάς
Μηχαν. Αλεξιπτ. Πλαγιάς (παρα-μοτέρ, παρα-φαν) που πετά σαν μονοθέσιο.

(Διαγράψτε όποια Κατηγορία δεν συμμετέχει σε αυτούς τους αγώνες).

2.2 2-θέσιο αεροσκάφος που πετά με ένα πλήρωμα 2 ατόμων, πρέπει να πετά με τα ίδια άτομα καθ όλη τη διάρκεια των αγώνων.

2.3 Κάθε Κατηγορία είναι ένας ξεχωριστός αγώνας, και όσο είναι δυνατόν, θα πρέπει να αποφεύγεται η εμπλοκή της μιας Κατηγορίας μέσα στην άλλη.

2.4 ΥΠΟ-ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ
(Όποια Υπο-κατηγορία εγκεκριμένη από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI θα πρέπει να καταχωρείται εδώ).

2.5 ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΜΙΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (K 10-4.3.2)
Για να είναι έγκυρη μια κατηγορία δεν θα πρέπει να έχει λιγότερες από 8 συμμετοχές από 4 χώρες. Αν σε κάποια Κατηγορία υπάρχουν λιγότερες από 4 χώρες ο Διευθυντής μπορεί, πριν την έναρξη των αγώνων, να διαθέσει τα αεροσκάφη σε άλλες Κατηγορίες με την προϋπόθεση ότι αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις της Κατηγορίας.

3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΓΩΝΩΝ**3.1 ΕΓΓΡΑΦΗ**

Με την άφιξή τους ο αρχηγός και τα μέλη της ομάδας θα πρέπει να απευθυνθούν στο Γραφείο Εγγραφής για να ελεγχθούν τα έγγραφά τους και να παραλάβουν συμπληρωματικούς κανονισμούς και πληροφορίες. Απαιτούνται τα ακόλουθα έγγραφα :

- Άδεια Χειριστή και προσόντα
- Απόδειξη της εθνικότητας του αγωνιζόμενου
- Ισχύουσα Αθλητική Άδεια της FAI για χειριστή και πλοηγό
- Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας του αερ.ή Άδεια Πτήσης και Δήλωση Ελαχ. Ταχύτ.
- Απόδειξη συμμόρφωσης στους κανόνες της Κατηγορίας
- Πιστοποιητικό Ασφάλισης όπως αναφέρεται λεπτομερώς στη Φόρμα Συμμετ. (περ.12 εκ)
- Απόδειξη πληρωμής του αντιτίμου συμμετοχής.

Το Γραφείο Εγγραφών θα είναι ανοιχτό από τιςμέχρι.....στις.....

- 3.1.1 Τα έντυπα εγγραφής μπορεί να επιθεωρούνται από τους Αρχηγούς Ομάδων κατόπιν αίτησης πριν από την έναρξη της αγωνιστικής πτήσης.
- 3.2 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΟΥ
Ένας αγωνιζόμενος χειριστής θα πρέπει να έχει επαρκές επίπεδο για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός διεθνούς αγώνα και να κατέχει μια ισχύουσα άδεια χειριστή ή αντίστοιχο πιστοποιητικό. Και ο χειριστής και ο πλοηγός πρέπει να κατέχουν μια Αθλητική Άδεια της FAI εκδοθείσα από την Εθνική τους Αερολέσχη. Ο πλοηγός πρέπει να έχει φτάσει την ηλικία των 14 χρόνων.
- 3.3 ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
Το αεροσκάφος και ο εξοπλισμός που διατίθεται από τον αγωνιζόμενο πρέπει να είναι της απόδοσης και του επιπέδου που είναι κατάλληλα για την εκδήλωση. Όλα τα αεροσκάφη αναμένεται να έχουν μια σταθερή ακτίνα δράσης 250χλμ.
- 3.3.1 Κάθε αεροσκάφος πρέπει να κατέχει ένα ισχύον Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας ή Άδεια Πτήσης που να μην απαγορεύει την αγωνιστική πτήση. Αυτό το έγγραφο πρέπει να έχει εκδοθεί ή να έχει αναγνωριστεί από τη χώρα προέλευσης του αεροσκάφους ή τη χώρα που το εισάγει ή τη χώρα των οργανωτών. Το αεροσκάφος πρέπει να ανταποκρίνεται στον ορισμό της FAI για τα υπερελαφρά (K 10- 1.2.1/1.2.2 και 4.13.1).
- 3.3.2 Το αεροσκάφος θα πετά καθ όλη τη διάρκεια των αγώνων σαν μια ενιαία κατασκευαστική μονάδα χρησιμοποιώντας τα ίδια εξαρτήματα που χρησιμοποιεί από την πρώτη μέρα (K 10-4.19.4 - Βλάβη σε ένα αεροσκάφος) εκτός του ότι οι έλικες μπορεί να αλλάξουν με την προϋπόθεση ότι το όριο βάρους δεν έχει ξεπεραστεί και το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας ή η Άδειας Πτήσης δεν ακυρώνονται λόγω αυτού.
- 3.3.3 Τα αεροσκάφη πρέπει να διατίθενται για έλεγχο κατά τη διάρκεια της περιόδου Εγγραφής ώστε να προσδιοριστεί η μορφή με την οποία θα πετούν. Οι οργανωτές έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν τη συμμόρφωση στην Κατηγορία και τη πτητική ικανότητα και, αν είναι απαραίτητο, να υποχρεώνουν σε προσγείωση οποιοδήποτε αεροσκάφος, για λόγους ασφαλείας οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης.
- 3.4 ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ
Οι αριθμοί ή τα γράμματα που παρέχονται από τους οργανωτές θα πρέπει να φαίνονται στο κάτω μέρος του άκρου της δεξιάς πτέρυγας με την επιφάνεια προς το χέιλος προσβολής, και πάνω στο κράνος του χειριστή. Μπορεί να ζητηθεί αναγνωριστικό πάνω στο πτερύγιο ή στο πηδάλιο. Ο αριθμός της κάτω πλευράς της πτέρυγας θα πρέπει να είναι σε ένα λευκό τετράγωνο ή αντίθετο χρώμα με πλευρές όχι μικρότερες από 0.5μ.
- Τα PPGs θα έχουν τον αριθμό στο κέντρο της κάτω πλευράς του αλεξιπτώτου, με την επιφάνεια προς το χέιλος προσβολής.
- 3.5 ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΟΥ ΟΜΑΔΑΣ
Ο αρχηγός ομάδας είναι ο σύνδεσμος μεταξύ των οργανωτών και της ομάδας του. Είναι υπεύθυνος για τη σωστή συμπεριφορά των μελών της ομάδας του, για να βεβαιωθεί ότι δεν είναι άρρωστοι ή ότι δεν έχουν κάποια αναπηρία η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια άλλων και ότι έχουν διαβάσει και κατανοήσει τους κανόνες.
- 3.6 ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
Από τη στιγμή που ο αγώνας πτήσης έχει ξεκινήσει την πρώτη μέρα, κανένας κανόνας ή κανονισμός δεν μπορεί να αλλάξει. Οποιοσδήποτε επιπρόσθετος απαιτήσεις όσον αφορά τους κανόνες που χρειάζονται κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, δεν θα είναι αναδρομικές. Οι αγωνιζόμενοι δεν μπορούν να αντικαθίστανται, να αλλάζουν Κατηγορία ούτε να αλλάζουν το αεροσκάφος τους (K10 -4.19.4).
- 3.7 ΜΕΡΕΣ ΞΕΚΟΥΡΑΣΗΣ
Κανονικά θα υπάρχει μια μέρα ξεκούρασης μόνο μετά από έξι συνεχόμενες μέρες πτήσης εκτός αν αυτή η μέρα είναι η τελευταία αγωνιστική μέρα των αγώνων. Η τακτική που θα ακολουθηθεί για τις μέρες ξεκούρασης κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα ανακοινώνεται στην πρώτη Ενημέρωση.

3.8 ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΕΣ

Ένα παράπονο μπορεί να γίνει στους οργανωτές, από τον αρχηγό της ομάδας γραπτώς, για να ζητηθεί μια διόρθωση. Πρέπει να γίνεται με την ελάχιστη καθυστέρηση και να αντιμετωπίζεται με συνοπτικές διαδικασίες. Αν ο παραπονούμενος δεν είναι ικανοποιημένος με το αποτέλεσμα, ο αρχηγός της ομάδας μπορεί να διαμαρτυρηθεί γραπτώς στον Διευθυντή ή στον Αναπληρωτή του. (Βλέπε Κεφάλαιο 10, 4.31). Το χρονικό όριο για διαμαρτυρίες είναι 12 ώρες μετά την έκδοση των επίσημων αποτελεσμάτων της διαδρομής, με εξαίρεση ότι μετά την τελευταία αγωνιστική διαδρομή είναι 2 ώρες. Το αντίτιμο διαμαρτυρίας είναι.....

4. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Οι Ενημερωτικές συσκέψεις θα γίνονται για τους αρχηγούς ομάδων και /ή τους αγωνιζόμενους κάθε μέρα πτήσης. Πλήρεις λεπτομέρειες της διαδρομής, μετεωρολογικό δελτίο, προϋποθέσεις ασφαλούς πτήσης, και λεπτομέρειες για όποιες απαγορευμένες ή περιορισμένες περιοχές πτήσης θα δίνονται γραπτώς, ως ένα ελάχιστο, στους αρχηγούς ομάδων. Η ώρα και το μέρος των Ενημερωτικών συσκέψεων και όποιες αναβολές θα αναγράφονται σε περίοπτη θέση. Η Ενημέρωση μπορεί να αναβληθεί σε περίπτωση κακού καιρού.

4.1.1 Οι προϋποθέσεις ασφαλούς πτήσης που θα ανακοινώνονται κατά την Ενημέρωση, θα έχουν ισχύ κανονισμών.

4.1.2 Οι συναντήσεις των αρχηγών ομάδων, όπως και οι Συσκέψεις, μπορεί να συγκαλούνται από το Διευθυντή, αλλά πρέπει να γίνονται μέσα σε 18 ώρες αν ζητηθεί από πέντε ή περισσότερους αρχηγούς ομάδων.

4.2 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κάθε αγωνιζόμενος απαιτείται να συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανόνες του εναέριου χώρου της χώρας που γίνονται οι αγώνες.

4.3 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΠΤΗΣΗ

Σε κάθε αεροσκάφος θα πρέπει να γίνεται ένας έλεγχος πριν από την πτήση, από το χειριστή του, και θα μπορεί να πετάξει αν δεν είναι κατάλληλο.

4.4 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΤΗΣΗΣ

Κάθε αεροσκάφος πρέπει να πετά σύμφωνα με τους όρους του Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητας ή της Άδειας Πτήσης του. Πρέπει να αποφεύγεται οποιοσδήποτε επικίνδυνος προς άλλους αγωνιζόμενους ή το κοινό ελιγμός. Απαγορεύονται τα ακροβατικά χωρίς έγκριση.

4.5 ΒΛΑΒΗ ΣΕ ΕΝΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

Οποιαδήποτε βλάβη πρέπει να αναφέρεται στους οργανωτές χωρίς καθυστέρηση και το αεροσκάφος θα πρέπει μετά να επισκευάζεται. Όποια αντικατάσταση εξαρτημάτων πρέπει να γίνεται με ανταλλακτικά ίδιας μάρκας και μοντέλου εκτός του ότι μεγαλύτερα εξαρτήματα όπως μια πτέρυγα ή μηχανή πρέπει να αντικαθίστανται με ένα παρόμοιο μοντέλο ή ένα μικρότερης απόδοσης.

4.5.1 Ένα αεροσκάφος μπορεί να αντικατασταθεί αν η βλάβη δεν προέρχεται από λάθος του χειριστή. Αντικατάσταση μπορεί να γίνει μόνο με μια ίδια μάρκα ή μοντέλο ή με ένα αεροσκάφος παρόμοιας απόδοσης και υποψήφιο να πετάξει στην ίδια Κατηγορία.

4.6 ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

Κανένας αγωνιζόμενος δεν μπορεί να απογειωθεί κατά τη διάρκεια μιας αγωνιστικής μέρας από την περιοχή του αγώνα χωρίς την άδεια του Διευθυντή. Αυτή η άδεια μπορεί να δοθεί για μια δοκιμαστική πτήση εκτός αν η διαδρομή για εκείνη την Κατηγορία έχει αρχίσει, οπότε ο χειριστής πρέπει να προσγειωθεί και να κάνει μια αγωνιστική απογείωση στη διαδρομή. Δεν επιτρέπεται εξάσκηση πριν από μια ακριβή προσγείωση.

4.7 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ένα προστατευτικό κράνος πρέπει να φοριέται σε όλες τις πτήσεις εκτός αν αυτό περιορίζει την οπτική μέσα από μια κλειστή θολωτή καμπίνα με κάθισμα σε ύπτια θέση. Ειδικά συστήνεται ένα σύστημα έκτακτης ανάγκης με αλεξίπτωτο.

- 4.8 **ΥΓΕΙΑ**
Ένας χειριστής δεν μπορεί να πετάξει αν δεν είναι υγιής. Όποιο τραύμα, ναρκωτικά ή λήψη φαρμακευτικής αγωγής, που θα μπορούσε να επηρεάσει την απόδοση του χειριστή στον αέρα, πρέπει να αναφερθεί στον Διευθυντή πριν την πτήση.
- 4.9 **ΤΑΞΗ ΣΤΟ ΕΝΑΕΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ**
Σινιάλα και τρόποι κυκλοφορίας και προσγείωσης που αναφέρονται στην Ενημέρωση πρέπει να τηρούνται. Η μη τήρηση θα τιμωρείται.
- 4.10 **ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ**
Κατάλληλη προσοχή πρέπει να τηρείται πάντοτε. Ένα αεροσκάφος που συναντά ένα άλλο σε ένα θερμικό πεδίο θα πρέπει να κινείται κυκλικά προς την ίδια κατεύθυνση όπως αυτό επιβάλλεται από το πρώτο, ανεξάρτητα από τη διαφορά υψομέτρου.
- 4.10.1 Ένας αγωνιζόμενος που εμπλέκεται σε σύγκρουση στον αέρα δεν πρέπει να συνεχίσει την πτήση αν η κατασκευαστική ακεραιότητα του αεροσκάφους είναι αμφίβολη.
- 4.11 **ΠΤΗΣΗ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΣΥΝΝΕΦΑ**
Η πτήση μέσα στα σύννεφα απαγορεύεται και το αεροσκάφος δεν επιτρέπεται να φέρει γυροσκόπια ή άλλο εξοπλισμό που να επιτρέπει την πτήση χωρίς οπτική επαφή με το έδαφος.
- 4.12 **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**
Ασύρματοι, GPS και άλλα παρόμοια ηλεκτρονικά βοηθήματα πλοήγησης απαγορεύονται και δεν πρέπει να μεταφέρονται. ELTs χωρίς δυνατότητα διαβίβασης της φωνής επιτρέπονται. Κλειστά κινητά τηλέφωνα μπορεί να μεταφέρονται για χρήση μετά την προσγείωση ή σε μια έκτακτη ανάγκη. Κατάχρηση αυτού του κανόνα μπορεί να επιφέρει αποκλεισμό.
- 4.13 **ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ**
Όποια βοήθεια στην πλοήγηση ή στον εντοπισμό θερμικών πεδίων από μη αγωνιστικό αεροσκάφος σε θερμικό πεδίο, περιλαμβ. αγωνιστικών αεροσκαφών που δεν εκτελούν τη διαδρομή της δικής τους Κατηγορίας, απαγορεύεται. Αυτό γίνεται για να εξασφαλιστεί όσο γίνεται οτι ο αγώνας γίνεται μεταξύ ξεχωριστών αγωνιζομένων που ούτε βοηθούνται ούτε ελέγχονται από εξωτερική βοήθεια.
- ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΘΑ ΚΑΤΑΛΗΓΕΙ ΣΕ ΠΟΙΝΗ.
5. **ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΓΩΝΑ**
- 5.1 Για να υπολογιστεί μια διαδρομή ως αγωνιστική, πρέπει να δοθεί η ευκαιρία σε όλους τους αγωνιζόμενους στην Κατηγορία που τους αφορά, να κάνουν μια τουλάχιστον αγωνιστική πτήση με το χρόνο που χρειάζεται για να πραγματοποιήσουν τη διαδρομή.
- 5.1.1 Η διαδρομή για κάθε Κατηγορία μπορεί να είναι διαφορετική και μια διαδρομή μπορεί να οριστεί για μια Κατηγορία μόνο.
- 5.1.2 Για έναν αγωνιζόμενο θα επιτραπεί μόνο μια απογείωση για κάθε διαδρομή και η διαδρομή θα εκτελείται μόνο μια φορά. Ωστόσο στην περίπτωση που συμβεί μια μηχανική βλάβη μέσα σε 5 λεπτά από την απογείωση, μπορεί να γίνει μια επιπλέον εκκίνηση χωρίς ποινή. Δεν επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός και ο αρχικός χρόνος απογείωσης θα βαθμολογηθεί.
- 5.2 **ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**
Οι ώρες για απογείωση, κλεισίματος των παραθύρων απογείωσης, των σημείων στροφής και της τελευταίας προσγείωσης θα πρέπει να δίνονται γραπτώς. Αν η έναρξη έχει καθυστερήσει, οι καθορισμένες ώρες αντίστοιχα θα αλλάξουν, εκτός αν υπάρξει ειδική ενημέρωση για το αντίθετο.
- 5.3 **ΑΝΑΒΟΛΗ Ή ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**
Ο Διευθυντής ή ο Chief Marshal μπορεί να αναβάλλουν την πτήση αφότου έχουν αρχίσει οι απογειώσεις, αν το να συνεχιστούν είναι επικίνδυνο. Αν το χρονικό διάστημα της αναβολής είναι αρκετά μεγάλο ώστε να δώσει ένα άδικο πλεονέκτημα σε οποιονδήποτε αγωνιζόμενο, η διαδρομή θα ματαιώνεται. Από τη στιγμή που όλοι οι αγωνιζόμενοι σε μια Κατηγορία έχουν απογειωθεί ή είχαν την ευκαιρία να το κάνουν, η διαδρομή δεν θα ματαιώνεται εκτός για λόγους ανωτέρας βίας.

5.4 ΤΥΠΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Μόνο οι διαδρομές που αναφέρονται στο Παράρτημα 4 θα εκτελούνται. Όσο είναι δυνατόν, οι διαδρομές θα κατανέμονται ως ακολούθως :

A. Σχεδιασμός πτήσης, πλοήγηση, υπολογισμένος χρόνος και ταχύτητα. Κανένας περιορισμός καυσίμου. 50% των διαδρομών περίπου.

B. Οικονομία καυσίμου, ακτίνα ταχύτητας, διάρκεια. Όριο καυσίμου στα 15 κιλά ή λιγότερο. 25% των διαδρομών περίπου.

Γ. Ακριβείς προσγειώσεις, σβηστή μηχανή. 25% των διαδρομών.

Για **PPGΣ**

Ε **Οικονομία**: 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών.

Μ **Ακρίβεια**: 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών.

Ν **Πλοήγηση**: 33% του συνόλου των αγωνιστικών διαδρομών.

5.4.1 Οι ακριβείς διαδρομές μπορεί να συνδυάζονται με άλλες διαδρομές ή να εκτελούνται ξεχωριστά.

5.4.2 Ο οργανωτής θα χρησιμοποιήσει βιντεοκάμερες για να επιβεβαιώνει την ακρίβεια της προσγείωσης.

5.5 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

5.5.1 Μια ορισμένη πορεία θα εκτελείται σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν ανακοινωθεί στην ενημέρωση.

5.5.2 Οι αγωνιστικές απογειώσεις και προσγειώσεις θα πραγματοποιούνται μέσα σε μια εξέδρα 100 X 25 μ, εκτός από έκτακτες διευθετήσεις που ανακοινώνονται στην Ενημέρωση. Μη συμμόρφωση θα καταλήξει σε μια ποινή του 20% της βαθμολογίας του χειριστή για τις διαδρομές A και B, και σε βαθμό μηδέν για τη Γ.

5.5.3 Αν υπάρχει αμφιβολία όσον αφορά το διαχωρισμό των μερών μιας διαδρομής, λεπτομέρειες θα ανακοινωθούν στην ενημέρωση.

5.6 ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΕΩΝ

Ανοιχτό παράθυρο θα χρησιμοποιηθεί κανονικά για τις διαδρομές A και B. Για διαδρομές Ακριβούς Προσγείωσης, οι απογειώσεις θα γίνονται κατά Κατηγορία και με ορισμένη σειρά. Κατά την πρώτη διαδρομή ακριβείας η σειρά μπορεί να είναι με βάση τον αγωνιστικό αριθμό ή με κλήρο. Μετά από αυτά, η σειρά θα προχωρήσει κατά 1/4 περίπου σε κάθε περίπτωση.

5.7 ΕΞΕΔΡΑ ΑΚΡΙΒΟΥΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

250	200	150	100	50	25 ΒΑΘΜΟΙ	
-----	-----	-----	-----	----	-----------	--

Διαχωριστικές γραμμές βαθμολόγησης ανά 5 μέτρα.

5.7.1 Το σχέδιο πτήσης και το μέρος και το ύψος στο οποίο η μηχανή πρέπει να σταματήσει θα ανακοινωθούν στην Ενημέρωση, μαζί με τα σινιάλα, επιτρέποντας ή απαγορεύοντας την προσγείωση.

5.8 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΠΕΔΙΟΥ

Οι προσγειώσεις εκτός πεδίου θα βαθμολογούνται, κανονικά, με μηδέν, εκτός αν ανακοινωθεί κάτι διαφορετικό στην ενημέρωση. Αν ένας χειριστής προσγειωθεί μακριά από το ορισμένο αεροδρόμιο ή από τη βάση πρέπει να νημερώσει τους οργανωτές τηλεφωνικώς με ελάχιστη καθυστέρηση και το αργότερο με την ώρα λήξης της διαδρομής. Μπορεί να επιστρέψει πετώντας ή οδικώς, έχοντας λάβει αποδεικτικό υλικό του χώρου προσγειώσης (6.3). Μόλις επιστρέψει στη βάση, ο χειριστής πρέπει να απευθυνθεί στον Έλεγχο. Αν δεν ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία χωρίς εύλογο λόγο μπορεί να καταλήξει σε μη βαθμολόγηση της διαδρομής, με χρέωση για υπηρεσίες διάσωσης που κλήθηκαν, ή σε αποκλεισμό.

5.8.1 Μετά την προσγείωση, ο θόλος ενός PPG πρέπει να διπλωθεί ώστε να δείχνει ότι ο χειριστής δεν χρειάζεται βοήθεια.

5.9 ΟΡΙΑ ΠΤΗΣΗΣ

Πτήσεις που τερματίζουν πέρα από τα σύνορα της χώρας του οργανωτή θα βαθμολογούνται μόνο στο σημείο όπου μια ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου εκκίνησης ή του τελευταίου σημείου στροφής και του μέρους προσγείωσης που χωρίζει το σύνορο, εκτός αν δίνεται άδεια κατά την Ενημέρωση να περάσουν τέτοια σύνορα.

6. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**6.1 ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**

Το βάρος απογείωσης είναι το βάρος του αεροσκάφους που είναι έτοιμο να πετάξει περιλαμβανομένου του χειριστή(ών), καυσίμων, και όποιου συμπληρωματικού εξοπλισμού. Το βάρος κατά την απογείωση δεν πρέπει να ξεπερνά το όριο για την Κατηγορία στην οποία πετά.

6.2 ΜΕΤΡΗΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

Η απόσταση θα υπολογίζεται για όλους τους αγωνιζόμενους πάνω στον ίδιο επίσημο χάρτη, μιας κλίμακας όχι μικρότερης από 1: 250,000. Η μέτρηση θα γίνεται κατά προσέγγιση 0.5χλμ.

6.3 ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΠΕΔΙΟΥ

Οι χειριστές πρέπει να παίρνουν φωτογραφίες του αεροσκάφους τους ενώ είναι στο έδαφος δείχνοντας τον αγωνιστικό του αριθμό και αναγνωρίσιμα τοπικά χαρακτηριστικά. Πρέπει να παίρνουν το όνομα και τη διεύθυνση ενός τουλάχιστον μάρτυρα που δεν είναι μέλος της δικής τους εθνικής ομάδας.

6.4 ΜΕΤΡΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Τα καύσιμα θα υπολογίζονται με το βάρος σε κιλά και όγκο σε λίτρα. Ανεφοδιασμός θα γίνεται με τη σειρά και σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται στην Ενημέρωση. Αν το αεροσκάφος δεν είναι παρόν εγκαίρως, μπορεί να προκύψει ποινή για τον χειριστή.

6.4.1 Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να μπορούν να αποδείξουν ότι τα ντεπόζιτα των αεροσκαφών τους είναι άδεια και ότι οι γραμμές καυσίμου δεν είναι πιο πάνω από το κανονικό.

6.5 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ (Βλέπε επίσης Κεφάλαιο 10, παραγρ.5.9)**6.5.1 Ιδιότητα του υλικού**

Αν χρησιμοποιείται φωτογραφικό υλικό ως απόδειξη, δεν επιτρέπεται κανενός άλλου είδους απόδειξη, εκτός από αυτή του περάσματος μιας γραμμής τερματισμού που μπορεί να βεβαιωθεί από παρατηρητές εδάφους. Αν μια αγωνιστική διαδρομή έχει περισσότερα από ένα μέρη διαχωρισμένα από ένα ακαθόριστο ή το πέρασμα από ένα σημείο ελέγχου επιβεβαιώνεται από τους παρατηρητές εδάφους, το υλικό των παρατηρητών είναι έγκυρο μόνο για τέτοια σημεία.

6.5.2 Η φωτογραφική μηχανή πρέπει να είναι εστιακής απόστασης μεταξύ 30-60mm και να παίρνει φίλμ 35mm. Οι φωτογρ. μηχανές με φακούς μεταβλητής εστιακής απόστασης πέρα από 60mm πρέπει να τους έχουν σφραγισμένους.

6.5.2.1 Ένα φίλμ που χρησιμοποιείται για απόδειξη πρέπει να παραμένει ακέραιο.

6.5.2.2 Θα χρησιμοποιούνται φωτογρ. μηχανές με ένδειξη στοιχείων.

6.5.2.3 Αν είναι εφικτό να αλλαχθεί η σειρά με την οποία παίρνονται οι πόζες ή να αλλαχθεί η ώρα που φαίνεται στο φίλμ, κατά τη διάρκεια της πτήσης, η φωτογρ. μηχανή πρέπει να σφραγίζεται πριν την απογείωση.

- 6.5.2.4 Μπορεί να χρησιμοποιηθούν δύο φωτογρ. μηχανές αλλά ένα μόνο φιλμ θα χρησιμοποιείται για επαλήθευση της πτήσης. Και τα δύο φιλμ πρέπει να παραδίνονται μετά την προσγείωση, με την ένδειξη 1 και 2.
- 6.5.2.5 Οι χειριστές συμβουλεύονται να χαράζουν τον αγωνιστικό τους αριθμό πάνω στην ταινία προβολής του φιλμ πριν να την οπλίσουν.
- 6.5.3 Φωτογραφίες. Το φωτογρ. υλικό σε κάθε φιλμ πρέπει να δείχνει τουλάχιστον :
- 1/ Τον πλήρη πίνακα διαδρομής εμφανίζοντας την, την διαδρομή, επίσημη ώρα και τον αγωνιστικό αριθμό του χειριστή. Εναλλακτικά ο αριθμός του χειριστή μπορεί να φαίνεται πάνω στο κράνος του στην επόμενη φωτογραφία.
- 2/ Φωτογραφία του σημείου εκκίνησης ή του ρολογιού, αν είναι εφικτό.
- 3/ Φωτογραφίες του σημείου στροφής των σημείων ελέγχου με τη σωστή ή τη δηλωμένη εκ των προτέρων σειρά.
- 4/ Φωτογραφία(ες) του ίδιου αεροσκάφους μετά την προσγείωση με τον αριθμό του ή ταυτότητα μαζί με αναγνωρίσιμα χαρακτηριστικά του μέρους προσγείωσης.
- 6.5.4 Φωτο - Σέκτορ
Το φωτο-σέκτορ είναι το τέταρτο μέρος ενός κύκλου(90 μοίρες σέκτορ) πάνω στο έδαφος με την κορυφή του προς το σημείο στροφής, συμμετρικά προσανατολισμένο και μακριά από τα δύο σκέλη της πορείας και το οποίο ενώνεται στο σημείο στροφής. Στους Αγώνες ο Διευθυντής μπορεί να διαφοροποιήσει το μέγεθος του σέκτορ ώστε να βρίσκεται μεταξύ δύο ευδιάκριτων επιφανειακών γραμμικών χαρακτηριστικών στο έδαφος με την προϋπόθεση ότι το σέκτορ δεν εκτείνεται πέρα από τις 150 μοίρες.
- (Διαγραφή Παραγρ.)
- 6.5.4.1 Η φωτογραφία μπορεί να ληφθεί από ψηλότερα ή χαμηλότερα από το σημείο στροφής με την προϋπόθεση ότι τα χαρακτηριστικά του σημείου στροφής είναι καθαρά ορατά στην εικόνα.
7. **ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ**
- 7.1 ΓΕΝΙΚΑ
- 7.1.1 Τα συνολικά αποτελέσματα θα υπολογίζονται από το άθροισμα των καθημερινών βαθμολογιών για κάθε αγωνιζόμενο, ο νικητής είναι αυτός που έχει την ψηλότερη συνολική βαθμολογία στην Κατηγορία.
- 7.1.2 Βαθμολογία Ομάδας. Η βαθμολογία των νικητριών ομάδων θα συγκεντρώνεται από τις βαθμολογίες των 3 πρώτων χειριστών της κάθε χώρας σε κάθε διαδρομή των Κατηγοριών 1,2 και 3. Η Κατηγορία 4 θα υπολογίζεται ξεχωριστά (Κ. 10, 4.5.6).
- 7.1.3 Η βαθμολογία που δίνεται σε έναν αγωνιζόμενο θα εκφράζεται με ολόκληρο αριθμό, με στρογγυλοποίηση στα + - 0,5 .
- 7.1.4 Όλες οι αποστάσεις στρογγυλοποιούνται με προσέγγιση κατά 0.5χλμ. Όλοι οι χρόνοι λαμβάνονται σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα.
- 7.1.5 Ο χειριστής που δεν πέταξε βαθμολογείται με μηδέν και θα σημειωθεί ως DNF(δεν πέταξε) στο φύλλο βαθμολογίας. Ο χειριστής που αποκλείστηκε θα σημειώνεται ως DSQ(αποκλεισμός).
- 7.1.6 Η αφαίρεση των σημείων ποινής θα γίνεται αφού η βαθμολόγηση εκείνης της διαδρομής ολοκληρωθεί.
- 7.1.7 Αν η βαθμολογία ενός χειριστή είναι για οποιοδήποτε λόγο αρνητική περιλαμβανομένων και των ποινών, η βαθμολογία του για εκείνη τη διαδρομή θα λογίζεται ως μηδέν. Οι αρνητικές βαθμολογίες δεν θα είναι εις μεταφορά.
- 7.2 Αν δεν υπάρχει κάποια διαδρομή που να έχει υποτιμηθεί στο βαθμολογικό σύστημα, μια αγωνιστική διαδρομή ορίζεται ως κάποια στην οποία δεν πετούν λιγότεροι από το 20% των χειριστών στην Κατηγορία λιγότερα απόχλμ.

7.3 Τα επόμενα επίσημα σύμβολα θα χρησιμοποιούνται για βαθμολόγηση:
 V = Ταχύτητα D = Απόσταση T = Χρόνος

|| 7.4 ΜΕΘΟΔΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ (ΕΚΤΟΣ PPG5) ||

7.4.1 Διαδρομές κρός-κάντρυ και πλοήγηση. Μέγιστη βαθμολογία 1000 πόντοι υπολογισμένοι ως εξής:

$$P = \frac{Q}{Q_{\max}} \times 1000$$

Q = βαθμολογία χειριστή Q_{\max} = καλύτερη βαθμολ. για τη διαδρομή P = Γενική βαθμολ.

7.4.2 Διαδρομές Ακριβούς Προσγείωσης με σβηστή μηχανή. Μέγιστη βαθμολογία 250 πόντοι. Η βαθμολογία P θα είναι η αξία της ζώνης στην οποία οι κύριοι τροχοί προσεγγίζουν και παραμένουν στο έδαφος. Αν το αεροσκάφος αναπηδά η βαθμολογία θα είναι η χαμηλότερη αξία των ζωνών που ακούμπησε. Ακουμπώντας σε μια γραμμή βαθμολογείται με την ψηλότερη των δύο ζωνών.

7.4.3 Ο χειριστής θα βαθμολογηθεί με μηδέν αν :

- η μηχανή δεν είχε σβηστεί πριν την πύλη.
- η πύλη δεν διαπεράστηκε σωστά.
- κάποιο μέρος του αεροσκάφους ακούμπησε κάτω πριν την εξέδρα.
- το αεροσκάφος δεν σταμάτησε μέσα στα όρια της εξέδρας.
- το αεροσκάφος δεν μπορεί να τροχοδρομήσει από την εξέδρα χωρίς βοήθεια.

|| 7.5 Τα φύλλα βαθμολογίας θα έχουν τίτλους με τη διαδρομή, απόσταση διαδρομής και ημερομηνία, και θα σημειώνονται ως ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ Ή ΕΠΙΣΗΜΑ Ή ΤΕΛΙΚΑ. ||

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΦΟΡΜΑΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

ΦΟΡΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΓΙΑ.....
(Τίτλος Αγώνων, Ημερομηνίες, Περιοχή, Χώρα)

Όνομα της Εθνικής Αερολέσχης.....

Διεύθυνση.....

.....τηλ/φάξ.....

Επιθυμούμε να δηλώσουμε τους ακόλουθους αγωνιζόμενους που πληρούν τις απαιτήσεις από την Αρχή της FAI ή τους Τοπικούς Κανόνες (Γενικό Κεφάλαιο 3.7) :

Όνομα	Εθν/Κατ	Ηλικία	Φύλο	Αγων.Κατηγορία	P1/ ΠΛΟΗ	Αθλητική Άδεια N0	Άδεια Χειριστή N0

Σημείωση: Ο μέγιστος αριθμός αεροσκαφών που μπορούν να λάβουν μέρος είναι _____ με όχι περισσότερα από _____ σε όποια Κατηγορία.

Όνομα του Αρχηγού Ομάδας.....

Ονόματα/αριθμός Βοηθών αν είναι γνωστά.....

Ονόματα/αριθμός της συνοδείας των επικεφαλής τεχνικών αν είναι γνωστά.....

ΓΥΡΙΣΤΕ ΠΙΣΩ

ANTITIMA SYMMETOCHHS: Το αντίτιμο συμμετοχής για κάθε χειριστή _____
Για κάθε Βοηθό _____
Για τον Αρχηγό Ομάδας _____
Για τον Επικεφαλής Τεχνικό _____
Σύνολο Συμμετοχής _____

Αυτό το ποσό εσωκλείεται/ή θα πληρωθεί μέχρι(ημερ/νία) _____ στη φόρμα(νόμισμα)

Σημείωση: Η ημερομηνία λήξης παραλαβής των αντιτίμων συμμετοχής είναι 28 μέρες πριν την έναρξη της εκδήλωσης. Καθυστερημένες συμμετοχές μπορεί να μη γίνουν αποδεκτές.

Δηλώνουμε ότι οι παραπάνω πληροφορίες είναι αληθινές. Υπογεγραμμένο: _____

Όνομα _____ Θέση για Εθν.Αερολ. _____ Ημερομηνία _____

ΑΣΦΑΛΙΣΗ : Κάθε αγωνιστικό αεροσκάφος θα πρέπει να έχει μια νόμιμη ασφαλιστική κάλυψη για αστική ευθύνη αξίας _____. Η απόδειξη της κάλυψης πρέπει να παραδίδεται στην Εγγραφή και πριν το αεροσκάφος πετάξει. Οι αγωνιζόμενοι συμβουλευονται να κάνουν ασφάλεια για προσωπικό ατύχημα.

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ : Μια φωτογραφία τύπου διαβατηρίου και ένα μικρό βιογραφικό σημείωμα για κάθε χειριστή και αρχηγού ομάδας πρέπει να παραδίδονται είτε με αυτή τη Φόρμα Συμμετοχής ή το αργότερο στην Εγγραφή.

Τα ακόλουθα περιλαμβάνονται στο αντίτιμο συμμετοχής _____

ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Οι καλές διαδρομές κάνουν για καλούς αγώνες, αλλά οι διαδρομές καθορίζουν τον σχεδιασμό του αεροσκάφους. Για παράδειγμα : αν δεν δίνονταν πια καθόλου διαδρομές ακριβούς προσγείωσης πάνω σε μια εξέδρα 100 μ τα υπερελαφρά σύντομα θα έχαναν την ικανότητά τους σε μικρό πεδίο.

Ο σχεδιασμός πτήσης και οι διαδρομές πλοήγησης αναπτύσσουν τις καλές γνώσεις του χειριστή αλλά, επίσης, επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά του αγωνιστικού αεροσκάφους. Προς το παρόν τέτοιες διαδρομές είναι συχνά πάρα πολύ σύντομες επειδή οι διευθυντές αγώνων προσπαθούν να χωρέσουν δύο τέτοιες διαδρομές μέσα σε μια μέρα. Αυτές οι διαδρομές πρέπει να είναι όσο πιο μεγάλες γίνεται, έτσι ώστε οι χειριστές να μπορούν να πετάξουν πάνω από μια καινούρια και διαφορετική χώρα, και οι μηχανές και η λειτουργία τους να κινούνται με οικονομία καυσίμων.

Αυτός ο κατάλογος περιγράφει διαδρομές που μπορεί να οριστούν σε Παγκόσμιους και Ευρωπαϊκούς αγώνες της FAI. Δεν αποκλείει νέες διαδρομές με την προϋπόθεση ότι έχουν δοκιμαστεί ικανοποιητικά σε εθνικούς αγώνες και προσδιορίζονται και είναι αποδεκτές όταν η Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI (CIMA) εγκρίνει τους Τοπικούς κανονισμούς.

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ

Οι διαδρομές διαιρούνται σε Τρεις Κατηγορίες :

- A. Σχεδιασμός πτήσης, πλοήγηση, κτλ. χωρίς όριο καυσίμων.
- B. Οικονομία καυσίμων, ταχύτητα, διάρκεια, κτλ. με περιορισμό καυσίμων.
- Γ. Διαδρομές Ακριβούς Προσγείωσης.

Η αναλογία της καθεμιάς να τηρείται όπως αναφέρεται στο Κεφάλαιο 10 του Αθλητικού Κώδικα.

Όλες οι διαδρομές μπορούν να οριστούν για περισσότερο από μια φορά, είτε ίδιες είτε με διαφοροποιήσεις.

|| Τα αγωνιστικά αεροσκάφη αναμένεται να έχουν μια ελάχιστη σταθερή ακτίνα δράσης 250χλμ οπότε οι αποστάσεις της Διαδρομής να είναι όσο πιο μεγάλες γίνεται με αυτά υπόψη.

|| Φωτογρ. μηχανές με δεδομένα πρέπει να χρησιμοποιούνται για έλεγχο διαδρομής μέχρι να επιτραπεί το GPS.

Σε όποια διαδρομή απαιτείται προ-δήλωση της ταχύτητας ή χρονομέτρησης, ο Διευθυντής μπορεί να θέσει κρυφές πύλες μέσω των οποίων ο χειριστής θα πετάξει, αν είναι στη σωστή πορεία πτήσης. Οι χειριστές που αποτυγχάνουν να ελεγχθούν μέσω τέτοιων πυλών ή που παρατηρείται ότι έχουν μια πλάγια πορεία προκειμένου να ρυθμίσουν λάθος χρονομέτρησης / ταχύτητας, μπορεί να τιμωρούνται. Καμία πληροφορία δεν θα δίνεται στην ενημέρωση για την ύπαρξη ή που κοντά βρίσκονται οι κρυφές πύλες, ή για τη μέθοδο με την οποία ελέγχονται.

Ο Διευθυντής μπορεί να θέσει μια χρονική περίοδο για την ολοκλήρωση μιας διαδρομής εκτός από την χρονομέτρηση της τελευταίας προσγείωσης.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**A1. ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΧΡΟΝΟΥ**

Πτήση γύρω από ένα ορισμένο τμήμα από 9 - 12 σημεία στροφής, με δήλωση του χειριστή για υπολογισμό χρόνου πριν την πτήση για να ολοκληρωθεί η πορεία και/ή να φθάσει τα σημεία στροφής.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ: Πλειοψηφία των πόντων για ακριβή χρονομέτρηση μαζί και απόσταση.

ΠΛΗΡΟΦ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜΕΡ.: Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, χρόνος τελευταίας προσγείωσης.
Χάρτης σημείων στροφής, λεπτομέρειες φωτο-σέκτορ.
Προϋποθέσεις προσγείωσης και ποινή προσγείωσης εκτός πεδίου (όχι μικρότερη από 20%).
Σύστημα των δηλώσεων πριν την πτήση.

A2. ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΧΡΟΝΟΥ

Πτήση γύρω από ένα κυκλικό τμήμα 150 - 180χλμ που περιέχει αρκετές ομάδες αριθμών ή γραμμάτων με ένα μόνο ψηφίο από το καθένα να είναι ακριβώς στη γραμμή, με προ-δηλωμένο υπολογισμό χρόνου για να ολοκληρωθεί η πορεία.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Αριθμός των σωστών ψηφίων με σωστή σειρά, μαζί με ακριβή υπολογισμό χρόνου.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ.: Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, τελευταίος χρόνος προσγείωσης.
Χάρτης του κύκλου, φωτο-σέκτορ (κορυφή προς το κέντρο του κύκλου).
Προϋποθέσεις προσγείωσης και ποινή προσγείωσης εκτός πεδίου (όχι μικρότερη από 20%).
Σύστημα των δηλώσεων πριν την πτήση.

A3. ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΧΡΟΝΟΥ

Πτήση γύρω από ένα τμήμα με 2 υποχρεωτικά σημεία στροφής ξεχωρισμένα από ένα ημικυκλικό τμήμα κατά μήκος του οποίου υπάρχουν 4 ή περισσότεροι αριθμοί ή γράμματα, με προ-δηλωμένο υπολογισμό χρόνου από το χειριστή για να ολοκληρωθεί μια πορεία.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Σωστή πορεία πτήσης μαζί με ακριβή υπολογισμό του χρόνου.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΛΗΡ.: Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, χρόνος τελευταίας προσγείωσης.
Χάρτης της πορείας με φωτο-σέκτορ.
Προϋποθέσεις προσγείωσης και ποινή προσγείωσης εκτός πεδίου (όχι μικρότερη από 20%).
Σύστημα χειρισμού των δηλώσεων πριν την πτήση.

A4. ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Πτήση κατά μήκος μιας ορισμένης γραμμής στον επίσημο χάρτη, μέχρι να βρεθεί το κρυφό σημείο στροφής 1, κατόπιν κατά μήκος ενός ορισμένου καινούριου περάσματος για να βρεθεί το σημείο στροφής 2. Από αυτό προς ένα υποχρεωτικό σημείο στροφής τουλάχιστον 20 χλμ μακριά, έχοντας προ-δηλώσει μια ταχύτητα στο έδαφος για αυτό το σκέλος, είτε προς μια γραμμή τερματισμού ή προς το φωτογραφημένο σημείο τερματισμού. Η γραμμή τερματισμού μπορεί να είναι στη βάση.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Σωστή πορεία πτήσης μαζί με σωστή ταχύτητα.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ. : Χάρτης που να δείχνει το πρώτο πέρασμα, με κατεύθυνση προς Σ.Στρ.2, θέση στο Σ.Στρ. 3.
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, χρόνος τελευταίας προσγείωσης.
Φωτο-σέκτορ για τα σημεία 1 και 2 και υποχρεωτικό σημείο στροφής.
Προϋποθέσεις προσγείωσης και ποινή προσγείωσης εκτός πεδίου (20%)
Σύστημα των προ-δηλώσεων πριν την πτήση.

A5. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗ

Πτήση κατά μήκος μιας ορισμένης γραμμής για να βρεθεί το σημ. στροφής 1, αναγνωρίσιμο από τη σωστή κατεύθυνση προς το σημ. στροφής 2. Στο σημ. στροφής 2, δείκτες εδάφους θα δώσουν τη σωστή κατεύθυνση προς το σημ. στροφής 3. Από το σημ. στροφής 3 επιστροφή στη βάση μέσα σε σύντομο χρόνο.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Ακριβής πορεία μείον την ποινή για υπέρβαση του χρονικού ορίου.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ. : Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, χρονικό όριο.
Πρώτο πέρασμα και προϋποθέσεις φωτο-σέκτορ.
Προϋποθέσεις προσγείωσης και ποινή προσγείωσης εκτός πεδίου (20%).
Ποινή χρόνου.

B1. ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Πτήση σε ένα ή περισσότερα προαιρετικά σημεία στροφής για απόσταση, ακολουθούμενη από υποχρεωτικό σημ. στροφής με προ-δήλωση από τον χειριστή προηγούμενου χρόνου για την τελική πορεία προς τη βάση.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Απόσταση που διανύθηκε μαζί με ακρίβεια ταχύτητας/χρόνου.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΛΗΡ. : Όριο καυσίμων και διαδικασία εφοδιασμού.
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου.
Χάρτης προαιρετικών και υποχρεωτικών σημ. στροφής και λεπτομέρειες φωτο-σέκτορ.
Προϋποθέσεις προσγείωσης. Προσγειώσεις εκτός πεδίου βαθμολογούνται με μηδέν.
Σύστημα χειρισμού των δηλώσεων πριν την πτήση.

B2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Μακρινή πτήση και πτήση επιστροφής κατά μήκος μιας ορισμένης διαδρομής προς ένα προαιρετικό σημείο στροφής και επιστροφή στη βάση. Τα προαιρετικά σημ. στροφής μπορεί να είναι καθορισμένα ή να είναι εύκολα αναγνωρίσιμα χαρακτηριστικά στη διαδρομή, όπως γέφυρες ποταμών ή σιδηροδρομικές διαβάσεις, επιλεγμένες από το χειριστή.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Απόσταση που διανύθηκε.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ. : Όριο καυσίμων (π.χ. 15 κιλά), και διαδικασίες εφοδιασμού.
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, τελευταία προσγείωση.
Χάρτης της διαδρομής με όποια σημ. στροφής απαιτούνται.
Φωτογραφίες να λαμβάνονται κοιτώντας πίσω και κάτω στο πέρασμα.
Προϋποθέσεις προσγείωσης. προσγειώσεις εκτός πεδίου βαθμολ. μηδέν.

B3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Πτήση πάνω από μια περιοχή που περιλαμβάνει 10 - 20 σημεία στροφής στα οποία μπορεί να γίνεται στροφή μόνο μια φορά το καθένα. Η βάση του αεροδιαδρόμου μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ένα σημείο στροφής.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Απόσταση που διανύθηκε.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ.: Όριο καυσίμων και διαδικασίες εφοδιασμού.
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, τελευταία προσγείωση.
Χάρτης της περιοχής με τα σημεία στροφής.
Προϋποθέσεις προσγείωσης. Προσγειώσεις εκτός πεδίου βαθμολ. μηδέν.

B4. ΚΥΚΛΩΜΑ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΑΖΙ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΑΣΗ

Πτήση γύρω από μια κλειστή κυκλική διαδρομή που έχει 3 ή 4 σημεία(ελάχιστο μήκος 50χλμ), μετά μακρινή πτήση και επιστροφή σε ένα από αρκετά προαιρετικά σημεία στροφής. Η απογείωση θα χρονομετρείται από την έναρξη. Φωτογρ. μηχανή με δεδομένα για τερματισμό του χρονολογημένου κυκλώματος.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Ταχύτητα του πιο γρήγορου αεροσκάφους πάνω από χρονομετρημένο τμήμα, μαζί με την απόσταση που διανύθηκε(ίδιοι πόντοι).
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου.
Χάρτης της διαδρομής και φωτο-σέκτορς.
Προϋποθέσεις προσγείωσης. Προσγειώσεις εκτός πεδίου βαθμολ. μηδέν.

B5. ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Πτήση όσο πιο μεγάλη γίνεται με προσγείωση στη βάση.Η περιοχή πτήσης μπορεί να παραμείνει ανοιχτή ή καθορισμένη.

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ: Συνολικός χρόνος στον αέρα από την απογείωση έως την προσγείωση.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ.: Όριο καυσίμων(π.χ.3 κιλά), και διαδικασίες εφοδιασμού.
Χάρτης περιοχής της πτήσης αν καθορίζεται.
Χρόνος απογείωσης και σειρά, περίοδος παραθύρου, τελευταία προσγείωση.
Όρια περιοχής προσγείωσης. Προσγειώσεις εκτός πεδίου βαθμολ. μηδέν.
Υπενθύμιση των κανόνων διαγραφής κύκλων σε θερμικό πεδίο.

Γ1. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ

Προσγείωση στις σημειωμένες βαθμολογικές κλίμακες στην 100 X 25μ εξέδρα με σβηστή μηχανή.(Παραπομπή στο διάγραμμα εξέδρα Προσγείωσης στην 5.7 των Τοπικών Κανονισμών).

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ : Μέγιστη βαθμολογία 250 πόντοι. Μηδέν αν είναι έξω από την εξέδρα ή να μη μπορεί να τροχοδρομήσει αβοήθητο, εκτός του ότι ένα αποτυχημένο ξεκίνημα της μηχανής δεν θα επισύρει ποινή. Βλέπε επίσης Τοπικοί Κανονισμοί.

ΠΛΗΡ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΗΜ : Χρόνος απογείωσης και σειρά.
Σχέδια πτήσης και διαδικασίες διαγραφής κύκλων.
Ύψος και θέση για σβήσιμο της μηχανής.
Προϋποθέσεις προσγείωσης και τροχοδρόμησης.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΡΡΓς**1. ΑΚΡΙΒΗΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ****ΑΚΡΙΒΕΙΑ**Αντικειμενικός σκοπός

Να γίνει μια σωστή απογείωση με την πρώτη προσπάθεια στην εξέδρα, και κατόπιν προσγείωση όσο γίνεται πιο κοντά σε ένα σημείο.

Περιγραφή

Ο χειριστής δικαιούται τέσσερις προσπάθειες απογείωσης, ανεβαίνει 500 πόδια πιο ψηλά από το στόχο, χαμηλώνει τη μηχανή πριν περάσει μέσω μιας πύλης και προσπαθεί να κάνει μια πρώτη προσέγγιση όσο γίνεται πιο κοντά στο κέντρο ενός στόχου που αποτελείται από μια σειρά ομόκεντρων κύκλων.

Ειδικοί κανόνες

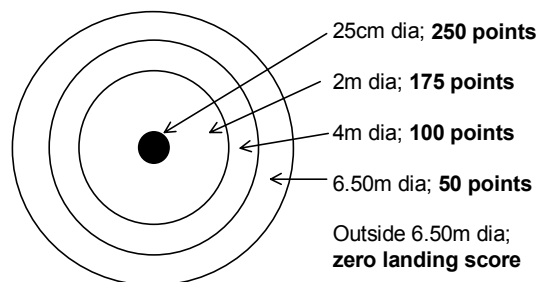
Ο χειριστής βαθμολογείται με 250 πόντους για μια καθαρή απογείωση με την πρώτη προσπάθεια, 170 για τη δεύτερη, 90 για την Τρίτη, μηδέν για την τέταρτη.

Η πορεία/ διαδρομή θα περιγραφεί λεπτομερώς στην ενημέρωση.

Η πρώτη προσέγγιση στο έδαφος με τα πόδια του χειριστή είναι το σημείο από το οποίο θα προκύψει η βαθμολογία του χειριστή. Μια πρώτη προσέγγιση πάνω στη γραμμή βαθμολογείται με την ψηλότερη βαθμολογία.

Οι αγωνιζόμενοι θα πάρουν βαθμολογία μηδέν για :

- Ο χειριστής ή οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους που ακουμπά στο έδαφος έξω από την εξέδρα καθώς επιχειρεί τη διαδρομή. Οι αγωνιζόμενοι θα βαθμολογηθούν με μηδέν για προσγείωση αν :
- Η μηχανή δεν έσβησε πριν την πύλη.
- Η πύλη δεν περάστηκε σωστά.
- Πτώση σαν αποτέλεσμα της προσγείωσης.

Βαθμολογία

Βαθμολογία χειριστή = (Bto + Bld)

Όπου:

Bto = Πόντοι απογείωσης, Bld = Πόντοι προσγείωσης

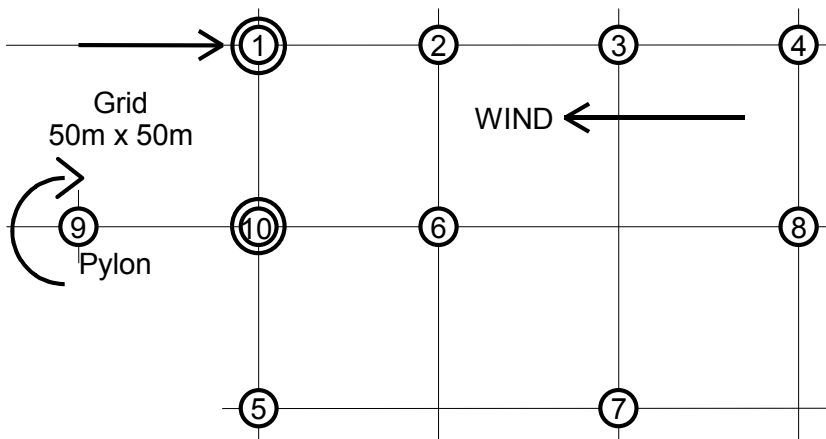
2. ΑΚΡΙΒΗΣ ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΩΝ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ**ΑΚΡΙΒΕΙΑ**Αντικειμενικός σκοπός

Χτύπημα ενός αριθμού από στόχους που είναι τοποθετημένοι με μια ορισμένη σειρά μέσα στο λιγότερο δυνατό χρόνο και επιστροφή στην εξέδρα.

Περιγραφή

8 στόχοι σε ύψος 2μ είναι τοποθετημένοι ανά 50μ σε δύο σειρές. Η πρώτη σειρά έχει 4 στόχους σε ευθεία γραμμή, η δεύτερη σειρά έχει 4 στόχους με σχέδιο σλάλομ.

Ένας επιπλέον στόχος είναι τοποθετημένος 50μ πίσω από το στόχο 10 για να λειτουργεί σαν ένας πυλώνας ο οποίος πρέπει να διανυθεί κυκλικά (με το σώμα του χειριστή) πριν χτυπηθεί ο στόχος 10.



Ειδικοί κανόνες

Ένα έγκυρο χτύπημα σε ένα στόχο είναι αυτό όπου ο χειριστής ή κάποιο μέρος του FLM έχει παρατηρηθεί καθαρά να τον ακουμπά.

Για να υπολογιστεί ως χτύπημα, ο στόχος αριθμ. 9, ο πυλώνας, πρέπει να κυκλωθεί με μια ΔΕΞΙΟΣΤΡΟΦΗ κατεύθυνση.

Ένα χτύπημα πάνω στο στόχο 1 ξεκινά το χρονόμετρο, ένα χτύπημα στο στόχο 10 σταματά το χρονόμετρο.

Οι χειριστές μπορούν να έχουν μόνο μια προσπάθεια για να χτυπήσουν κάθε στόχο με εξαίρεση τον πρώτο και τον τελευταίο στόχο όπου δικαιούνται τρεις προσπάθειες για τον καθένα.

Αποτυχία να χτυπηθεί ο πρώτος ή ο τελευταίος στόχος ή άγγιγμα στο έδαφος, οποιοδήποτε από αυτά συμβεί: βαθμολογία μηδέν.

Βαθμολογία

$$Q = \frac{NQ^3}{Sp}$$

$$\text{Βαθμολογία Χειριστή} = \left(1000 \times \frac{Q}{Q_{\max}} \right)$$

Όπου:

NQ = Ο αριθμός των στόχων που χτυπήθηκαν από το χειριστή

Sp = Ο προηγούμενος χρόνος του χειριστή σε δεύτερ/πτα μεταξύ των στόχων 1 και 10

3. ΑΡΓΗ / ΓΡΗΓΟΡΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

ΑΚΡΙΒΕΙΑ

Σκοπός

Να διανυθεί μια πορεία όσο γίνεται πιο γρήγορα και μετά επιστροφή κατά μήκος της πορείας όσο πιο αργά γίνεται.

Περιγραφή

Μια ευθεία πορεία μεταξύ 250μ και 500μ μήκους και 25μ πλάτος καθορίζεται με πύλες σε κάθε τέρμα. Ο χειριστής κάνει ένα χρονομετρημένο πέρασμα κατά μήκος της πορείας όσο γίνεται πιο γρήγορα, επιστρέφει στην αρχή, και κάνει ένα δεύτερο χρονομετρημένο πέρασμα με την ίδια κατεύθυνση όσο πιο αργά γίνεται.

Ειδικοί κανόνες

Για κάθε σκέλος, το ρολόι ξεκινά τη στιγμή που ο χειριστής περνά την πρώτη πύλη και σταματά τη στιγμή που περνά τη δεύτερη.

Αν ο χειριστής ή οποιοδήποτε μέρος του PPG του ακουμπά στο έδαφος κατά τη διάρκεια του πρώτου σκέλους: $VP1$ = μηδέν και EP = μηδέν

Αν ο χειριστής ή οποιοδήποτε μέρος του PPG του ακουμπά στο έδαφος κατά τη διάρκεια του δεύτερου σκέλους: $VP2$ = μηδέν και EP = μηδέν

Αν ο χειριστής κάνει ζιγκ-ζαγκ ή αν το σώμα του χειριστή περάσει πάνω από μια πλευρά του τμήματος ή ξεπεράσει τα 2μ πάνω από το έδαφος: Βαθμολογία μηδέν.

Ο μέγιστος χρόνος που δίνεται σε ένα χειριστή να ολοκληρώσει κάθε σκέλος της πορείας είναι 5 λεπτά.

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(125 \times \frac{Vp1}{V_{\max}} \right) + \left(125 \times \frac{V_{\min}}{Vp2} \right) + \left(250 \times \frac{Ep}{E_{\max}} \right)$$

Όπου:

V_{\max} = Η μεγαλύτερη ταχύτητα που επιτεύχθηκε στη διαδρομή, σε χλμ/ώρα

$Vp1$ = Η ταχύτητα του χειριστή σε χλμ/ώρα στο πρώτο σκέλος της διαδρομής

V_{\min} = Η ελάχιστη ταχύτητα που επιτεύχθηκε στη διαδρομή, σε χλμ/ώρα

$Vp2$ = Η ταχύτητα του χειριστή σε χλμ/ώρα στο δεύτερο σκέλος της διαδρομής

Ep = Η διαφορά μεταξύ της πιο αργής και της πιο γρήγορης ταχύτητας του χειριστή, σε χλμ/ώρα

E_{\max} = Η μέγιστη διαφορά μεταξύ της πιο αργής και της πιο γρήγορης ταχύτητας, σε χλμ/ώρα

4. ΑΠΟΛΥΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός

Απογείωση με μια μετρημένη ποσότητα καυσίμων και παραμονή στον αέρα όσο πιο πολύ γίνεται και επιστροφή στην εξέδρα.

Ειδικοί κανόνες

Ελεύθερη απογείωση μέσα στο χρονικό διάστημα του παραθύρου.

Απομάκρυνση από τους διοργανωτές ή έξοδος από τη συγκεκριμένη περιοχή πτήσης θα επισύρει ποινές.

Προσγείωση έξω από τον αεροδιάδρομο: Βαθμολογία μηδέν. Προσγείωση μέσα στο όριο του αεροδιαδρόμου αλλά έξω από την εξέδρα: 20% ποινή.

Βαθμολογία

Βαθμολογία χειριστή = 1000 X

Όπου:

T_p = Ο χρόνος του χειριστή,

T_{max} = Ο μεγαλύτερος χρόνος που λήφθηκε για ολοκλήρωση της διαδρομής

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΠΟΣΤΑΣΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός

Απογείωση από την εξέδρα με μια ορισμένη ποσότητα καυσίμων, πτήση με όσο περισσότερους γύρους γίνεται γύρω από ένα τμήμα που δεν ξεπερνά το 1χλμ σε μήκος και προσγείωση σε άλλη εξέδρα.

Ειδικοί κανόνες

Οι χειριστές δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 200 πόδια ύψος κάθε φορά, ή τα 30 πόδια καθώς περιστρέφονται γύρω από τους πυλώνες.

Η υπέρβαση των ορίων του ύψους ή η αποτυχία περιστροφής γύρω από ένα πυλώνα ακυρώνει τη βαθμολόγηση του γύρου αυτού.

Αν ο χειριστής ή οποιοδήποτε μέρος του PPG του ακουμπά το έδαφος κατά τη διάρκεια της διαδρομής και απογειώνεται πάλι, βαθμολογείται με μηδέν.

Αποτυχία προσγείωσης πάνω στην εξέδρα προσγείωσης: 20% ποινή.

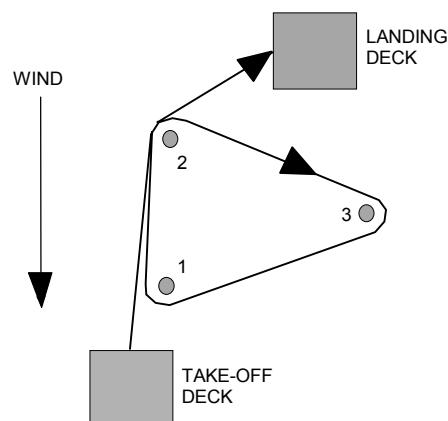
Βαθμολογία

Βαθμολογία χειριστή = $1000 \times \frac{T_p}{T_{max}}$

Όπου:

L_p = Ο αριθμός των ολοκληρωμένων γύρων που πραγματοποίησε ο χειριστής

L_{max} = Ο μέγιστος αριθμός των ολοκληρωμένων γύρων που επιτεύχθηκαν στη διαδρομή.



6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΠΛΟΗΓΗΣΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός

Απογείωση με μια ορισμένη ποσότητα καυσίμων και εντοπισμός ενός άγνωστου αριθμού δεικτών μέσα σε καθορισμένους τομείς και επιστροφή στην εξέδρα.

Περιγραφή

Κάθε τομέας θα περιέχει ένα ορισμένο αρχικό σημείο και ένα σημείο τερματισμού τα οποία μπορεί να είναι ένα σημείο στροφής, δείκτης ή πύλη. Ο χειριστής διανύει μια ορισμένη τροχιά μεταξύ του αρχ. σημείου και του σημείου τερμ. Ένας άγνωστος αριθμός δεικτών μπορεί να τοποθετηθεί κατά μήκος της τροχιάς.

Ειδικοί κανόνες

Προσγείωση εκτός πεδίου: Βαθμολογία μηδέν.

Βαθμολογία

Βαθμολογία χειριστή = $1000 \times \frac{NB_p}{NB_{max}}$

Όπου:

NB_p = Ο αριθμός των δεικτών εδάφους και/ή τα σημ. στροφής που ένας χειριστής συγκεντρώνει στη διαδρομή

NB_{max} = Ο μέγιστος αριθμός των δεικτών και/ή των σημ. στροφής που συγκεντρώνονται στη διαδρομή.

7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΚΡΙΒΕΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός

Να γίνει μια καθαρή απογείωση μέσα στο χρον. διάστημα του παραθύρου με μια ορισμένη ποσότητα καυσίμων, παραμονή στον αέρα όσο πιο πολύ γίνεται μέσα σε μια καθορισμένη περιοχή και προσγείωση στους δείκτες προσγείωσης που βρίσκονται μέσα στην εξέδρα πριν το τέλος του χρον. διαστήματος του παραθύρου.

Ειδικοί κανόνες

Ο χειριστής βαθμολογείται με 300 πόντους μπόνους για μια καθαρή απογείωση με την πρώτη προσπάθεια, 200 για τη δεύτερη, 100 για την Τρίτη, μηδέν για όποιες μετέπειτα προσπάθειες.

Απομάκρυνση από τους διοργανωτές ή έξοδος από μια ορισμένη περιοχή πτήσης θα επισύρει ποινές.

Όταν προσγειώνεται, αν ο χειριστής αποφασίσει να σβήσει τη μηχανή του τουλάχιστον 5μ πάνω από ένα δείκτη και :

- Κάνει μια πρώτη προσέγγιση στο δείκτη: Μπόνους προσγείωσης: 200 πόντοι

Αν ο χειριστής αποφασίσει να μη σβήσει τη μηχανή του και:

- Κάνει μια πρώτη προσέγγιση στο δείκτη: Μπόνους προσγείωσης: 50 πόντοι

Αν ο χειριστής πέσει κατά την προσγείωση: μηδέν μπόνους προσγείωσης

Αν ο χειριστής εμποδίζει κάποιον άλλον αγωνιζόμενο ενώ προσπαθεί να προσγειωθεί σε ένα δείκτη προσγείωσης, θα επιβληθούν ποινές.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(500 \times \frac{Tp}{Tmax} \right) + Bto + Bld$$

Όπου:

TP = Ο χρόνος του χειριστή

$Tmax$ = Ο μεγαλύτερος χρόνος που χρειάστηκε για την ολοκλήρωση της διαδρομής

Bto = Μπόνους πόντοι απογείωσης

Bld = Μπόνους πόντοι προσγείωσης

8. ΑΜΙΓΗΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣκοπός

Διάνυση μιας πορείας μεταξύ όσο περισσότερων σημείων στροφής ή δεικτών γίνεται μέσα στο χρον. διάστημα του παραθύρου και επιστροφή στην εξέδρα.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = 1000 \times \frac{NBp}{NBmax}$$

Όπου, σύμφωνα με την Ενημέρωση, είτε:

NBp = Ο αριθμός των δεικτών εδάφους και/ή των σημ. στροφής που ο χειριστής συγκεντρώνει στη διαδρομή

$NBmax$ = Ο μέγιστος αριθμός των δεικτών και/ή των σημ. στροφής που συγκεντρώνονται στη διαδρομή

Ή

NBp = η απόσταση που διανύθηκε από το χειριστή στη διαδρομή

$NBMax$ = η μέγιστη απόσταση που διανύθηκε στη διαδρομή

9. ΠΛΟΗΓΗΣΗ, ΑΚΡΙΒΕΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑΣκοπός

Να γίνει μια καθαρή απογείωση από την εξέδρα, διάνυση μιας πορείας μεταξύ περισσότερων σημείων στροφής ή δεικτών γίνεται μέσα σε ένα ορισμένο χρόνο, και συγκέντρωση πόντων μπόνους για προσγείωση σε καθορισμένους δείκτες πριν την επιστροφή στην εξέδρα.

Ειδικοί κανόνες

Το ρολόι ξεκινά από τη στιγμή που ο διοργανωτής κάνει σινιάλο για απογείωση.

Κατά την έναρξη, ο χειριστής βαθμολογείται με 300 μπόνους πόντους για μια καθαρή απογείωση με την πρώτη προσπάθεια, 200 για τη δεύτερη, 100 για την Τρίτη, μηδέν για όποιες μετέπειτα προσπάθειες.

Στην περίπτωση των δεικτών εδάφους, αν ο χειριστής αποφασίσει να σβήσει τη μηχανή του τουλάχιστον 5μ πάνω από το δείκτη και :

- Κάνει μια πρώτη προσέγγιση στο δείκτη: Μπόνους προσγείωσης: 200 πόντοι
- Δεν πετύχει το δείκτη: μπόνους προσγείωσης: 50 πόντοι

Αν ο χειριστής αποφασίσει να μη σβήσει τη μηχανή του και:

- Κάνει μια πρώτη προσέγγιση στο δείκτη: Μπόνους προσγείωσης: 100 πόντοι

Αν ο χειριστής πέσει κατά την προσγείωση: μηδέν μπόνους προσγείωσης για εκείνη την προσγείωση.

Αν ο χειριστής εμποδίζει κάποιον άλλον αγωνιζόμενο που προσπαθεί να προσγειωθεί σε ένα δείκτη προσγείωσης, θα επιβληθούν ποινές.

Το ρολόι σταματά τη στιγμή που ο χειριστής, είτε περνά μια γραμμή ή προσγειώνεται πίσω στην εξέδρα.

Όποια εξωτερική βοήθεια: Βαθμολογία μηδέν.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(500 \times \frac{NBp}{NBMax} \right) + Bto + \left(200 \times \frac{Bld}{BldMax} \right)$$

Όπου, σύμφωνα με την Ενημέρωση, είτε:

NBp = Ο αριθμός των δεικτών εδάφους και/ή των σημ. στροφής που ένας χειριστής συγκεντρώνει στη διαδρομή

NBmax = Ο μέγιστος αριθμός δεικτών και/ή σημ. στροφής που συγκεντρώνονται στη διαδρομή

Ή

NBp = η απόσταση που διανύθηκε από το χειριστή στη διαδρομή

NBMax = η μέγιστη απόσταση που διανύθηκε στη διαδρομή

ΚΑΙ

Bto = Οι μπόνους πόντοι απογείωσης του χειριστή

Bld = Οι μπόνους πόντοι προσγείωσης του χειριστή

BldMax = Οι περισσότεροι μπόνους πόντοι προσγείωσης που επιτεύχθηκαν.

10. ΠΛΟΗΓΗΣΗ / ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Σκοπός

Διάνυση μιας πορείας μεταξύ οποιουδήποτε συνδυασμού σημείων στροφής, δεικτών και πυλών όπως καθορίζεται στην ενημέρωση έχοντας δηλώσει υπολογισμένους χρόνους πτήσης ή υπολογισμένους χρόνους της άφιξης όπως απαιτείται στην ενημέρωση, και επιστροφή στην εξέδρα.

Ειδικό κανόνες

Ο υπολογισμός του Χρόνου, σε δεύτερα, θα αναφέρεται στην ενημέρωση.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(700 \times \frac{NBp}{NBMax} \right) + (300 - T)$$

Όπου, σύμφωνα με την Ενημέρωση. Είτε:

NBp = Ο αριθμός των δεικτών εδάφους και/ή σημ. στροφής που ο χειριστής συγκεντρώνει στη διαδρομή

NBmax = Ο μέγιστος αριθμός δεικτών και/ή σημ. στροφής που συγκεντρώνονται στη διαδρομή

Ή

NBp = η απόσταση που διανύθηκε από το χειριστή στη διαδρομή

NBMax = η μέγιστη απόσταση που διανύθηκε στη διαδρομή

ΚΑΙ

T = Η συνολική διαφορά μεταξύ υπολογισμένων και πραγματικών χρόνων του χειριστή για όλα τα χρονομετρημένα τμήματα. ($\geq 300 = 300$)

11. ΠΛΟΗΓΗΣΗ / ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ / ΑΚΡΙΒΕΙΑΣκοπός

Διάνυση μιας πορείας μεταξύ οποιουδήποτε συνδυασμού σημ. στροφής, δεικτών, δεικτών προσγείωσης και πυλών όπως καθορίζεται στην ενημέρωση έχοντας δηλώσει υπολογισμένους χρόνους πτήσης όπως απαιτείται στην ενημέρωση, και επιστροφή στην εξέδρα.

Ειδικοί κανόνες

Ο υπολογισμός του Χρόνου, σε δεύτερα, θα αναφέρεται στην ενημέρωση.

Κατά την έναρξη, ο χειριστής βαθμολογείται με 150 πόντους μπόνους για μια καθαρή απογείωση στην πρώτη προσπάθεια, 100 για τη δεύτερη, 50 για την Τρίτη, μηδέν για όποιες μετέπειτα προσπάθειες.

Όλοι οι δείκτες προσγείωσης μπορεί να προσεγγιστούν με αναμμένη μηχανή εκτός αν ο δείκτης είναι στην εξέδρα προσγείωσης και είναι το τελικό στοιχείο της διαδρομής.

Αν ο χειριστής πέσει κατά την προσγείωση: βαθμολογία προσγείωσης μηδέν για εκείνη την προσγείωση.

Αν ο χειριστής εμποδίζει κάποιον άλλον αγωνιζόμενο που προσπαθεί να προσγειωθεί σε δείκτη προσγείωσης, θα επιβληθούν ποινές.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(400 \times \frac{NBp}{NBMax} \right) + (250 - T) + Bto + \left(200 \times \frac{Bld}{BldMax} \right)$$

Όπου, σύμφωνα με την Ενημέρωση.Είτε:

NBp = Ο αριθμός των δεικτών εδάφους και/ή των σημ. στροφής που ένας χειριστής συγκεντρώνει στη διαδρομή

NBmax = Ο μέγιστος αριθμός δεικτών και/ή σημ. στροφής που συγκεντρώνονται στη διαδρομή

Ή

NBp = η απόσταση που διανύθηκε από το χειριστή στη διαδρομή

NBMax = η μέγιστη απόσταση που διανύθηκε στη διαδρομή

ΚΑΙ

T = Η συνολική διαφορά μεταξύ των υπολογισμένων και πραγματικών χρόνων του χειριστή για όλα τα χρονομετρημένα τμήματα. (>=250=250)

Bto = Βαθμολογία απογείωσης του χειριστή

Bld = Οι πόντοι προσγείωσης του χειριστή

BldMax = Ο μέγιστος αριθμός πόντων προσγείωσης που επιτεύχθηκαν στη διαδρομή

12. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΤΡΙΜΕΡΗ ΠΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός

Με περιορισμένα καύσιμα, πτήση γύρω από μια περιφέρεια μέσα στον πιο σύντομο χρόνο, επιστροφή στην εξέδρα, και μετά, με τα υπόλοιπα καύσιμα των χειριστών πτήση προς μια ορισμένη κατεύθυνση όσο πιο μακριά γίνεται και επιστροφή στην εξέδρα.

Περιγραφή

Επιτρεπόμενη ποσότητα καυσίμων: (Προτείνονται: 6 λίτρα)

Μέρος 1: Ταχύτητα. Ο χρόνος απογείωσης του χειριστή καταγράφεται. Ο χειριστής πετά σε ένα ή περισσότερα σημεία στροφής και επιστρέφει στην εξέδρα όπου χρονομετρείται.

Μέρος 2: Απόσταση. Ο χειριστής μετά πετά σε μια ορισμένη κατεύθυνση σε ένα σημείο της επιλογής του, το φωτογραφίζει, και επιστρέφει στην εξέδρα.

Ειδικοί κανόνες

- Προσγείωση πριν την ολοκλήρωση του μέρους 1: Βαθμολογία μηδέν.
- Προσγείωση πριν την ολοκλήρωση του μέρους 2: Βαθμολογία μηδέν για το μέρος 2.
- ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Το σημείο που ο χειριστής φωτογραφίζει ως το σημείο της μεγαλύτερης απόστασής του στο μέρος 2 ΠΡΕΠΕΙ να φαίνεται πολύ καθαρά πάνω στον επίσημο χάρτη. Συστήνεται ο χειριστής να παίρνει αρκετές απόψεις του σημείου για να επιβεβαιώνεται η θέση του σε σχέση με περιβάλλοντα χαρακτηριστικά και επίσης να παίρνει επιπλέον φωτογραφίες των προηγούμενων σημείων κατά μήκος της διαδρομής του.
- Αποτυχία να απογειωθεί ή να προσγειωθεί ακριβώς στην εξέδρα: 20% ποινή.

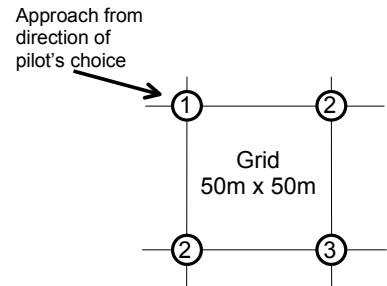
Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(500 \times \frac{tMin}{tp} \right) + \left(500 \times \frac{dp}{dMax} \right)$$

Όπου: t_p = χρόνος του χειριστή T_{min} = Ο καλύτερος χρόνος (Μέρος 1) d_p = η απόσταση του χειριστή d_{Max} = η μεγαλύτερη απόσταση (Μέρος 2)**13. ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΚΟΛΩΝΑΚΙΑ** (προσέγγιση από την κατεύθυνση της επιλογής του χειριστή)Σκοπός

Αυτή η διαδρομή είναι σχεδιασμένη σαν ένα μικρό διάλειμα μεταξύ στοιχείων μιας συνολικής διαδρομής.

Υπάρχουν 4 σταθερά κολωνάκια τοποθετημένα στις γωνίες ενός 50μ X 50μ τετραγώνου. Ο χειριστής πρέπει να « χτυπήσει» 3 από τα 4 κολωνάκια. Το πρώτο κολωνάκι που ο χειριστής χτυπά μπορεί να είναι οποιοδήποτε από τα 4 κολωνάκια. Το τρίτο κολωνάκι που ο χειριστής χτυπά πρέπει να είναι διαγωνίως αντίθετο με το πρώτο, το δεύτερο κολωνάκι μπορεί να είναι όποιο από τα άλλα δύο.

Ειδικό κανόνες

- Αν αυτή η διαδρομή χρησιμεύει για να γίνει χρονομέτρηση για τους σκοπούς των στοιχείων της συνολικής διαδρομής τότε ο χρόνος πρέπει να λαμβάνεται από τη στιγμή που ο χειριστής χτυπά το πρώτο κολωνάκι.
- Ο χειριστής μπορεί να έχει τόσες προσπάθειες όσες είναι απαραίτητες για το χτύπημα του πρώτου κολωνακιού.
- Μόνο ΜΙΑ προσπάθεια επιτρέπεται για το χτύπημα του δεύτερου κολωνακιού και του τρίτου.
- Θα υπάρχει μια ομάδα από 4 κολωνάκια για κάθε 15 αγωνιζόμενους στη διαδρομή.
- Κατά την προσέγγιση στη διαδρομή, οι χειριστές θα πρέπει να διαλέξουν μια «ελεύθερη» ομάδα από κολωνάκια, ωστόσο αν, κατά τη γνώμη των υπευθύνων υπήρξε μια διαφωνία με κάποιο άλλο αεροσκάφος (που εξαρτάται από τη συνολική διαδρομή, π.χ. αν περιλαμβάνεται μια χρονομέτρηση) και οι δύο θα πρέπει να χτυπήσουν ένα μόνο κολωνάκι και μετά να αποχωρήσουν για το υπόλοιπο της συνολικής διαδρομής. Και οι δύο χειριστές θα έχουν κατόπιν την ευκαιρία να κάνουν ΜΙΑ επιπλέον προσπάθεια σε αυτή τη διαδρομή όσο γίνεται αμέσως μετά το τέλος της συνολικής διαδρομής.

Βαθμολογία

Η βαθμολογία θα πρέπει να εισαχθεί μέσα στη συνολική διαδρομή ως NQ. Αν ο χειριστής αποτύχει να χτυπήσει είτε το δεύτερο ή το τρίτο κολωνάκι τότε για κάθε κολωνάκι η ποινή δεν θα είναι περισσότερη από το 5% της βαθμολογίας της συνολικής διαδρομής.

14. ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΟΔΟ

ΘΟΡΥΒΟΣ

Σκοπός

Από μια σταθερή θέση στο έδαφος μπροστά από μια γραμμή και χρησιμοποιώντας σταθερή ισχύ (και προπέλα) κατά επιλογή του χειριστή, ο χειριστής απογειώνεται και ανεβαίνει σε ευθεία γραμμή πάνω από ένα μικρόφωνο τοποθετημένο 300μ μακριά από τη γραμμή. Ο μεγαλύτερος θόρυβος σε dBA του αεροσκάφους μετράται.

Ειδικό κανόνες

Ελιγμός, αποτυχία πτήσης ακριβώς πάνω από το μικρόφωνο, αλλαγή ισχύος ή προπέλας: Βαθμολογία μηδέν.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = 500 \times \left(\frac{n_{Min}}{n_P} \right)$$

Όπου: n_{Min} = Ο ελάχιστος θόρυβος σε dBA που επιτεύχθηκε στην κατηγορία n_P = Ο θόρυβος που επιτεύχθηκε από τον χειριστή σε dBA

15. ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΘΟΡΥΒΟΣ ΣΕ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΠΤΗΣΗ

ΘΟΡΥΒΟΣ

Σκοπός

Διάνυση δύο σκελών μιας πορείας σε αντίθετες κατευθύνσεις όσο πιο ήσυχα γίνεται.

Περιγραφή

Η πορεία γίνεται μεταξύ δύο σημείων 300μ μακριά και πρέπει να εκτελεστεί σε ευθεία γραμμή σε ένα ύψος 25 πόδια (+ ή -- 10 πόδια) με επιλεγμένη από το χειριστή συνεχή ισχύ και τοποθέτηση προπέλας. Το μικρόφωνο τοποθετείται 100μ σε ίση απόσταση από την κεντρική γραμμή και με ίδια απόσταση από τα δύο σημεία.

Ειδικοί κανόνες

Ελιγμός, αλλαγή ύψους, ισχύ ή τοποθέτηση προπέλας κατά τη διάρκεια της πορείας: Βαθμολογία μηδέν.

Βαθμολογία

$$\text{Βαθμολογία χειριστή} = \left(250 \times \left(\frac{nMin_1}{nP_1} \right) \right) + \left(250 \times \left(\frac{nMin_2}{nP_2} \right) \right)$$

Όπου:

$nMin_1$ και $nMin_2$ = Ο ελάχιστος θόρυβος σε dBA, που επιτεύχθηκε σε κάθε διαδρομή στην κατηγορία
 nP_1 και nP_2 = Ο θόρυβος που επιτεύχθηκε από το χειριστή σε dBA σε κάθε διαδρομή.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ, ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΟΥΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ**1. Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΓΩΝΑ**

Η επιτυχία ή η αποτυχία ενός Διεθνούς Αγώνα εξαρτάται από το επίπεδο του Διευθυντή αγώνα. Ένας καλός Διευθυντής θα διατηρήσει έναν αγώνα ακόμα και με ανεπαρκείς βοηθούς και κακό καιρό, αλλά ένας ανεπαρκής Διευθυντής μπορεί να καταστρέψει όλη την εκδήλωση ακόμα και αν υποστηρίζεται από καλό προσωπικό και καλό καιρό.

1.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

Ο Διευθυντής ενός αγώνα επιλέγεται από την Εθν. Αερολέσχη(ή εξουσιοδοτημένο Εθν. Σύνδεσμο) που οργανώνει την εκδήλωση με την εγκεκριμένη υπόδειξη της Επιτροπής που περιλαμβάνεται.

Αν ο Διευθυντής δεν μπορεί να οριστεί την ώρα που γίνεται η προκαταρκτική πρόταση, είναι βασικό να είναι στη θέση τουλάχιστον ένα χρόνο πριν την εκδήλωση. Πρέπει να έχει αρκετό χρόνο για να φροντίζει όλες τις οργανωτικές πλευρές προετοιμασίας, αλλά πρέπει με την ίδια λογική να κάνει προσαρμογές στη ζωή του ή στη δουλειά του. Αυτό συχνά ξεχνιέται. Οποιοσδήποτε οικονομικές και υλικής υποστήριξης συμφωνίες μεταξύ της Εθν. Αερολέσχης και του Διευθυντή, θα πρέπει να οριστικοποιούνται πριν ο Διευθυντής αρχίσει την εργασία.

Μερικές φορές προκαλείται σύγχυση όταν υπάρχουν περισσότερα από ένα άτομα στην οργάνωση που καλούνται διευθυντές. Ο επικεφαλής διοίκησης, για παράδειγμα, θα μπορούσε να ονομάζεται Μάνατζερ.

Δεν χρειάζεται να λεχθεί ότι ο Διευθυντής πρέπει να έχει μεγάλη εμπειρία στο άθλημα, περιλαμβανομένης σημαντικής γνώσης των τεχνικών του όρων, χειρισμού και αναγκών. Δεν είναι αρκετό για το Διευθυντή απλά να είναι έξοχος χειριστής.

Ο Διευθυντής πρέπει να θέλει να κάνει τη δουλειά, να είναι προετοιμασμένος για μια τεράστια ποσότητα σκληρής εργασίας, και να έχει την υγεία και την αντοχή να την ολοκληρώσει. Επιθυμία να κάνει την εργασία σημαίνει να έχει αγάπη για το άθλημα, και σεβασμό για τους ανθρώπους που το κάνουν. Αυτό ίσως φαίνεται αυτονόητο αλλά σε ένα πρόσφατο Αγώνα ο Διευθυντής θεωρούσε τον εαυτό του ανώτερο από τους αγωνιζόμενους και από τους κανόνες της FAI και σε άλλον(αγώνα) ο Διευθυντής γνωστοποίησε ότι δεν συμπαθούσε τον τύπο της πτήσης ή τους ανθρώπους που περιλαμβάνονταν. Και οι δύο εκδηλώσεις τελείωσαν με απογοήτευση και λύπη.

1.2 ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

Η ευθύνη και η εργασία για έναν Διευθυντή ξεκινά με το διορισμό του και συνεχίζεται καθ' όλη τη διάρκεια της προπαρασκευαστικής περιόδου, που ακολουθείται από 2-3 εβδομάδες πλήρους ευθύνης 24 ώρες την ημέρα – (αν δεν εργάζεται). Θα υπάρχει μια περίοδος τακτοποίησης στο τέλος.

Για να έχει πιθανότητα να πετύχει ο αγώνας, όλα τα τμήματά του πρέπει να συμπληρώνουν το ένα το άλλο και να είναι αποδοτικά. Αυτό θα περιλάβει πολλούς ανθρώπους σε μια μεγάλη εκδήλωση, έτσι το αρχικό σχέδιο θα πρέπει να μελετηθεί από την αρχή ως το τέλος. Αυτή είναι η πρώτη εργασία του Διευθυντή και περιλαμβάνει:

α/ Σχεδιασμό της περιοχής της πτήσης, έδρα της διοίκησης και γραφεία υποδοχής, κατάλυμα, πάρκινγκ αυτοκινήτων, χώροι για το κοινό, εργαστήρια, μαγαζιά κτλ. έτσι ώστε να έχουν σχέση το ένα με το άλλο. Η περιοχή του αγώνα θα θεωρείται ως ένα χωριό εργαζομένων.

β/ Απόφαση για το πώς θα κατανεμηθεί η εργασία, σε ποιά τμήματα, και απόφαση του ποιός θα είναι υπεύθυνος για το καθένα. Για παράδειγμα, υπεύθυνοι αεροδιαδρόμου, παρατηρητές και χρονομετρητές, βαθμολογητές, διοίκηση περιλαμβ. παραγωγή φύλλων βαθμολογίας και σημειώσεις ενημέρωσης όπως επίσης ομαλή λειτουργία γραφείου, επικεφαλής τεχνικών, λογιστές, ιατρικές και SAR υπηρεσίες, Δημ. Σχέσεις με τις τοπικές αρχές και κατοίκους και τον Τύπο, εστιατόριο, μπάρ, και κοινωνικές εκδηλώσεις κτλ όπως απαιτείται (Παραρτημα 2).

Είναι σημαντικό για το Διευθυντή να έχει ένα μικρό και ήσυχο προσωπικό γραφείο. Πρέπει να είναι εφικτό να έχει ιδιωτικές συζητήσεις με μέλη του προσωπικού και VIPς κτλ, καθώς και να έχει κάπου να αποθηκεύσει επιπλέον ρούχα, φωτ. μηχανές, κτλ.

1.3 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

Είναι υψίστης σημασίας ο Διευθυντής να έχει την επιθυμία και την ικανότητα να εξουσιοδοτεί. Αυτό σημαίνει να αποφασίζει για τους καλύτερους επικεφαλές για τα τμήματα και να τους δίνει ευθύνη. Οι επίσημοι και οι βοηθοί τους επίσης θα πρέπει να εργάζονται σκληρά και η ανταμοιβή τους θα είναι ένας επιτυχημένος και ευχάριστος αγώνας. Ένας Διευθυντής που προσπαθεί να κάνει όλη την εργασία μόνος του ή που ανακατεύεται χωρίς λόγο, την εμποδίζει. Κατά τη διάρκεια του αγώνα ο Διευθυντής θα πρέπει να έχει χρόνο όχι μόνο να εποπτεύει όλη την επιχείρηση αλλά και να μιλά στους αγωνιζόμενους και στους ενδιαφερόμενους επισκέπτες.

Για όλη την περίοδο του αγώνα, μαζί με όσες μέρες εξάσκησης υπάρχουν, ο Διευθυντής είναι επί τω έργω και προφανώς θα ανακαλύψει ότι η κάθε μέρα είναι μεγαλύτερη από όσο θα περίμενε. Για παράδειγμα, καθορισμός της διαδρομής νωρίς το πρωί και εκτίμηση του καιρού, παρακολούθηση των βραδινών συσκέψεων των κριτών ή βοήθεια στην ταξινόμηση της αναλυτικής βαθμολογίας του κομπιούτερ, τα μεσάνυχτα. Αν δεν οργανωθεί προηγουμένως, θα (όπως και πολλοί Διευθυντές το έχουν πάθει), καταρρεύσει πριν το τέλος. Ίσως φανεί απλοϊκό αλλά προσωπική οργάνωση σημαίνει να έχει τακτικά γεύματα και να κοιμάται αρκετά. Ένας Διευθυντής που κάνει βόλτες τρώγοντας ένα σάντουιτς το απόγευμα, επειδή έχασε το πρωινό και το μεσημεριανό, ή που αποκοιμιάται στο πάτωμα του γραφείου βαθμολογίας στις 2 π.μ., δεν βοηθάει τον εαυτό του ή τον αγώνα. Ο Διευθυντής καταλήγει ένα ζόμπι και η οργάνωση κινδυνεύει να αποτύχει. Έχει συμβεί.

1.4 Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Κάποιος σοφός Διευθυντής θα επιμένει να έχει, και να χρησιμοποιεί, έναν Αναπληρωτή Διευθυντή. Αυτό το άτομο πρέπει να είναι ικανό και διαθέσιμο, αν και δεν χρειάζεται να είναι επί τω έργω όσο και ο Διευθυντής. Ο Αναπληρωτής Διευθυντής δεν είναι μόνο μια ασφάλεια σε περίπτωση που ο Διευθυντής αρρωστήσει ή έχει μια έκτακτη προσωπική ανάγκη, αλλά είναι μια προέκταση των ματιών και των αυτιών του, καθώς και για να φροντίζει για ζητήματα πέρα από τη ρουτίνα όπως την απρόσμενη άφιξη των VIPς, την τακτοποίηση της γραφικής εργασίας στη σύσκεψη των κριτών, και την εξασφάλιση ότι η απονομή των βραβείων γίνεται χωρίς προβλήματα.

2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΡΙΤΩΝ

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΩΝ

Να εφαρμόζουν τους κανόνες του Γενικού Κεφαλαίου του Αθλητικού Κώδικα της FAI, το Κεφάλαιο 10 και τους Τοπικούς Κανονισμούς και να αποφασίζουν βάσει αυτών των κανόνων όπως αυτοί είναι γραμμένοι. Το «πνεύμα» των κανόνων και των «αθλητικών προσόντων» δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν αν έρχονται σε αντίθεση με τους γραπτούς κανόνες και το σκοπό τους.

2.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η Επιτροπή των Κριτών θα πρέπει να δεχτεί μια διαμαρτυρία, η οποία πρέπει να γίνει γραπτώς, μόνο μέσω του Διευθυντή ή του Αναπληρωτή Διευθυντή. Η διαμαρτυρία πρέπει να δίνεται στον πρόεδρο των κριτών αν και κάποιο άλλο μέλος των κριτών μπορεί να τη δεχτεί εκ μέρους του.

2.2 Έλεγχος με το Διευθυντή ότι η διαμαρτυρία έγινε μέσα στο επιτρεπόμενο χρονικό όριο, και ότι ο Διευθυντής έχει παραλάβει και κρατά το αντίτιμο.

2.3 Προσεκτικό διάβασμα της διαμαρτυρίας για να βεβαιωθεί ότι αυτό αναφέρει:

A/ το λόγο της διαμαρτυρίας, και

B/ τι θέλει ο διαμαρτυρόμενος από το αποτέλεσμα.

Αν δεν είναι ξεκάθαρο γιατί γίνεται η διαμαρτυρία, επιστρέφεται μέσω του Διευθυντή στο διαμαρτυρόμενο ζητώντας του διευκρίνιση. Αν είναι απαραίτητο δίνεται έξτρα χρόνος (π.χ.: 1 ώρα) για να ξαναγραφτεί η διαμαρτυρία. Δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά μια διαμαρτυρία η οποία εκφράζει γενικά δυσαρέσκεια ενάντια στους οργανωτές.

Να θυμάστε ότι οι διαμαρτυρίες γίνονται ενάντια σε μια απόφαση του Διευθυντή, έτσι αν δεν έχει παρθεί μια απόφαση δεν υπάρχει λόγος για διαμαρτυρία.

2.4 Για την αποδοχή μιας διαμαρτυρίας, τα 3 μέλη των κριτών πρέπει:

A/ Να τη διαβάσουν προσεκτικά,

B/ Να αποφασίσουν ποιοί κανόνες περιλαμβάνονται και να τους διαβάσουν προσεκτικά.

Γ/ Να συμφωνήσουν στον καλύτερο τρόπο αντιμετώπισης της διαμαρτυρίας.

Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει συνέντευξη μαρτύρων, λήψη υλικού από το Διευθυντή, και/ή μελέτη εγγράφων ή φωτογραφιών. Μιας και ο αγώνας πρέπει να συνεχιστεί καθώς αυτό γίνεται, ίσως είναι λογικό να δούν τα άτομα ξεχωριστά παρά να οργανώσουν ένα επίσημο «δικαστήριο» στο οποίο περιλαμβάνονται αρκετοί επικεφαλές ταυτόχρονα. Ωστόσο, ίσως είναι λογικό να δούν το Διευθυντή και το διαμαρτυρόμενο μαζί και να ακούσουν απευθείας τη μαρτυρία τους.

Όταν τα 3 μέλη των κριτών συμφωνήσουν στον τρόπο χειρισμού της διαμαρτυρίας, πρέπει να κανονίσουν μια συνάντηση με το Διευθυντή, με τους επισήμους και τους μάρτυρες που θέλουν να δούν.

Αν η Επιτροπή των Κριτών αποφασίσει να οργανώσει ένα επίσημο δικαστήριο, θα πρέπει να μπούν θέσεις για το Διευθυντή στη μια πλευρά και το διαμαρτυρόμενο στην άλλη. Και στους δύο θα επιτρέπεται να φέρουν ένα διερμηνέα, ή έναν ειδικό μάρτυρα της δικής τους επιλογής για να απαντήσουν σε ερωτήσεις. Οι κριτές μπορεί να απαιτήσουν την παρουσία άλλων επισήμων, μαρτύρων ή εγγράφων.

Δεν υπάρχει αντίρρηση στην παρουσία των εποπτών ως παρατηρητών, χρησιμοποιούμενοι ως συλλέκτες πληροφοριών, ή να εμφανιστούν ως μάρτυρες.

Όταν θα έχει ληφθεί όλο το απαραίτητο υλικό οι κριτές μπορούν είτε να ανακοινώσουν την απόφασή τους, ή να κλείσουν τη συνάντηση και βασιζόμενοι στα στοιχεία, να αποφασίσουν. Η απόφαση των κριτών θα πρέπει να είναι γραπτή και υπογεγραμμένη και από τα 3 μέλη. Θα πρέπει να γίνουν αντίγραφα για τα 3 μέλη των κριτών, το Διευθυντή, το διαμαρτυρόμενο, τον πίνακα ανακοινώσεων, και τα αρχεία.

Αν η διαμαρτυρία προέρχεται από τη χώρα ενός από τους κριτές, είναι σύνηθες γι' αυτό το μέλος να απέχει από τη ψηφοφορία, και αυτό πρέπει να αναφέρεται στο αποτέλεσμα της διαμαρτυρίας.

Η απόφαση των κριτών είναι οριστική και ισχύει και για το υπόλοιπο του αγώνα. Αν η Εθνική Αερολέσχη του διαμαρτυρόμενου είναι δυσαρεστημένη, μπορεί να προσφύγει στη FAI, αλλά αυτό μπορεί να είναι μια μεγάλη διαδικασία. Αν οι κριτές κατανοήσουν και ερμηνεύσουν τους κανόνες σωστά και πάρουν τη σωστή

απόφαση είναι πολύ απίθανο η Εθν. Αερολέσχη να κάνει προσφυγή ή η FAI να τη δεχτεί.

2.5 ΠΟΙΝΕΣ

Αν δεν ανακοινώνεται μια συγκεκριμένη ποινή για κάποιο παράπτωμα στους Τοπικούς Κανονισμούς, οι κριτές θα πρέπει να μελετήσουν τις οδηγίες για την ποινή στο Γενικό Κεφάλαιο και να τις εφαρμόσουν κατάλληλα χωρίς φόβο ή εύνοια. Ωστόσο, συμβαίνει που και που μια ποινή να είναι πολύ αυστηρή για τις περιστάσεις. Για παράδειγμα: είναι ευνόητο ότι αν ο χειριστής δεν περάσει τη γραμμή τερματισμού δεν θα πάρει πόντους ταχύτητας. Αλλά αν πέρασε σε ικανοποιητικό ύψος και ταχύτητα αλλά μόλις πάνω ή πέρα από τη γραμμή, επειδή αρκετά άλλα αεροσκάφη περνούσαν την ίδια στιγμή και πίστευε ότι υπήρχε κίνδυνος σύγκρουσης, το να αφαιρεθούν όλοι οι πόντοι ταχύτητας είναι πολύ σκληρό παράλογο που η παράβαση έγινε.

Σε μια τέτοια περίπτωση οι κριτές μπορούν να εξετάσουν τα όποια ελαφρυντικά πολύ προσεκτικά. Αν δούν, για παράδειγμα, ότι ο μόνος λόγος για το πέρασμα μόλις πέρα από το τέλος της γραμμής ήταν επειδή υπήρχε κίνδυνος σύγκρουσης, τότε δεν θα ήταν παράλογο να δώσουν τους πόντους ταχύτητας και να θεωρήσουν την παράβαση ως ένα τεχνικό παράπτωμα. Η ποινή πρέπει να είναι σύμφωνη με τις οδηγίες του Γενικού κεφαλαίου. Ο χειριστής θα έχανε πόντους αλλά λιγότερους από το σύνολο των πόντων ταχύτητας. Η διαμαρτυρία και πάλι δεν θα ίσχυε επειδή η παράβαση έγινε και το αντίτιμο της διαμαρτυρίας κατά συνέπεια να κρατηθεί, αλλά η ποινή θα ήταν τότε πιο λογική.

2.6 ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

Οι οδηγίες του Γεν. Κεφαλαίου είναι αρκετά ξεκάθαρες, αλλά οι Κριτές μπορεί να πρέπει να αποφασίσουν αν ο αποκλεισμός θα ισχύει για το υπόλοιπο του αγώνα ή μόνο για τη μέρα της παράβασης και/ή για την επόμενη μέρα. (Αν, π.χ., ο χειριστής για οποιοδήποτε λόγο βαθμολογήθηκε με λίγους ή καθόλου πόντους τη μέρα της παράβασης.)

2.7 ΑΛΛΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΡΙΤΩΝ

Οι κριτές έχουν την υποχρέωση να εγγυώνται ότι ο Διευθυντής υπακούει στους κανόνες της FAI και του αγώνα. Αν οι κριτές δούν ότι δεν είναι έτσι, εξουσιοδοτούνται, κατόπιν προειδοποίησης, να αναβάλλουν ή να σταματήσουν την εκδήλωση.

ΤΕΛΙΚΑ, ΕΙΝΑΙ ΣΟΦΟ ΓΙΑ ΕΝΑ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΜΕΛΟΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΩΝ ΝΑ ΕΧΕΙ ΜΑΖΙ ΤΟΥ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ, ΤΟ ΧΑΡΤΗ ΤΗΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ, ΤΟΝ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΦΥΛΛΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ, ΠΑΝΤΟΤΕ.

3 ΟΙ ΕΠΟΠΤΕΣ

ΣΚΟΠΟΣ

Ο ρόλος του επόπτη(ων) ορίζεται στο Γεν. Κεφάλαιο παράγραφος 4.3.6 ως ακολούθως:

« Οι επόπτες είναι σύμβουλοι του Διευθυντή της εκδήλωσης. Επιβλέπουν τη διεξαγωγή της εκδήλωσης και αναφέρουν οποιαδήποτε αδικία ή παράβαση των Κανόνων και των Κανονισμών ή επιβλαβή συμπεριφορά προς την ασφάλεια των άλλων αγωνιζομένων ή του κοινού ή με οποιοδήποτε τρόπο επιζήμια για το άθλημα. Συγκεντρώνουν πληροφορίες και στοιχεία που αφορούν ζητήματα προς εξέταση από τη Διεθνή Επιτροπή των Κριτών. Συμβουλευθούν το Διευθυντή της Εκδήλωσης πάνω στην ερμηνεία των κανόνων, των κανονισμών και των ποινών. »

3.1 ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Οι προϋποθέσεις για τους επόπτες των εκδηλώσεων που εγκρίνονται από τη CIMA, ορίζονται στην παράγρ. 4.9 του Κεφαλαίου 10, ως ακολούθως:

« Οι οργανωτές θα διορίζουν όχι λιγότερους από 3 επόπτες διαφορετικών εθνικοτήτων, με εξαίρεση αυτής του οργανωτή, εκτός του ότι, στην περίπτωση που δεν καταφέρει την τελευταία στιγμή να παρευρεθεί στην εκδήλωση, μπορεί να γίνει αποδεκτή από τους άλλους επόπτες η πρόσκληση ενός αντικαταστάτη οποιασδήποτε άλλης εθνικότητας. Οι επόπτες θα πρέπει να μπορούν να μιλούν μια κοινή γλώσσα, κατά προτίμηση Αγγλικά, και να έχουν αρκετή εμπειρία πάνω στους διεθνείς αγώνες υπερελαφρών ή άλλων αγώνων της FAI. Ένας επόπτης θα πρέπει, αν είναι δυνατόν, να μιλά τη γλώσσα των οργανωτών. »

Ένας τουλάχιστον επόπτης θα είναι παρών στην περιοχή των αγώνων ή της αγωνιστικής περιοχής καθόλη τη διάρκεια των δραστηριοτήτων. » (Γ. Κ. 4.3.4.2)

3.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΠΟΠΤΩΝ

Για να είναι αποτελεσματικός ένας επόπτης πρέπει:

(1) Να γνωρίζει ότι δεν έχει καμιά δύναμη ή εξουσία να παίρνει αποφάσεις. Ο ρόλος του είναι αυτού που παρέχει συμβουλή και/ή ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ στο Διευθυντή, τους Διεθνείς Κριτές, τους Αρχηγούς των Ομάδων ΚΑΙ τους αγωνιζόμενους.

(2) Να αντιλαμβάνεται πλήρως το Γενικό Κεφάλαιο του Αθλητικού Κώδικα της FAI, το Κεφάλαιο 10 και τους Τοπικούς Κανονισμούς και να έχει αυτά τα έντυπα διαθέσιμα πάντοτε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης. Καθώς επίσης, πρέπει να συμβουλευεί το Διευθυντή στην ερμηνεία του κανόνα, προτιμάται να έχει παρευρεθεί στη συνάντηση της Επιτροπής, όπου εγκρίθηκαν οι τοπικοί κανονισμοί. Θα είναι χρήσιμο να έχει εμπειρία στην ερμηνεία περίπλοκων εγγράφων.

(3) Να μπορεί να προβλέπει, και να αναγνωρίζει εκ των προτέρων προβλήματα που μπορεί να αναγκάσουν τους αγωνιζόμενους να σκεφτούν ότι δεν τυγχάνουν δίκαιης αντιμετώπισης από τον οργανωτή. Ο επόπτης θα πρέπει να βεβαιώνεται ότι οι πληροφορίες που δίνονται στους αρχηγούς των ομάδων και στους αγωνιζόμενους είναι σαφείς. Πρέπει να αναγνωρίζει τις δυσκολίες που δημιουργούνται με τη γλώσσα. Θα πρέπει να ρωτά τον εαυτό του: « Ήταν ξεκάθαρη η ενημέρωση ; Πώς θα μπορούσε να παρερμηνευτεί η πληροφορία; Ήταν η ενημέρωση σύμφωνη με τους κανονισμούς; Υπήρχαν κάποιες αλλαγές, σ' αυτά που είχαν ζητηθεί χθές, καθορισμένες ως διαφορετικές; Αναφέρθηκαν, όλα τα θέματα που έπρεπε να συζητηθούν ξεκάθαρα; Θα πρέπει να υποστηρίξει την κρίση του σε αυτά τα θέματα ζητώντας από τους αρχηγούς των ομάδων και/ή τους αγωνιζόμενους τη γνώμη τους. Στον χειρισμό αυτών των θεμάτων δεν πρέπει να μειώσει την αξιοπιστία του Διευθυντή.

(4) Να είναι συνετός όταν απαντά σε ερωτήσεις των αρχηγών των ομάδων και των αγωνιζομένων.- Οι απαντήσεις του πρέπει να είναι σύμφωνες με τους κανόνες και τους κανονισμούς και με αυτά που έχει δηλώσει ο Διευθυντής, ή θα δηλώσει στις Ενημερώσεις. Αν ο επόπτης δεν είναι ξεκάθαρος με κάθε λεπτομέρεια, ΠΡΕΠΕΙ να συσχεφθεί με το Διευθυντή.

(5) Να μπορεί να κρατά μια καλή σχέση εργασίας με τους Οργανωτές, τους αρχηγούς ομάδων και τους αγωνιζόμενους. Αναγνωρίζοντας πιθανά προβλήματα εκ των προτέρων θα πρέπει να κάνει βήματα ώστε να μη γίνουν ζητήματα. Πολλά προβλήματα ανακύπτουν εξαιτίας ανεπιτυχούς επικοινωνίας. Πρέπει να

γνωρίζει τις δυνάμεις και τις αδυναμίες του Διευθυντή και της οργάνωσής του.

(6) Να είναι έμπειρος στις αθλητικές εκδηλώσεις υψηλού επιπέδου και του στρέψ κάτω από το οποίο βρίσκονται όσοι εργάζονται για τη λειτουργία τους. Πρέπει να είναι ευαίσθητος όσον αφορά τις ανθρώπινες δυνατότητες.

(7) Να μην παίρνει ως δεδομένο ότι όλα τα πράγματα λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες και/ή με τον τρόπο που εμφανίζονται. Θα πρέπει να φροντίζει ώστε οι οδηγίες του οργανωτή να εφαρμόζονται και να βεβαιώνεται ότι η οργάνωση έχει γερή βάση. «Υπολογίζονται σωστά οι βαθμολογίες και έχει παρουσιαστεί και παρουσιάζεται όλη η απαιτούμενη πληροφορία στα καθημερινά φύλλα βαθμολογίας; Πώς ελέγχονται οι φωτογραφίες των σημείων στροφής; Τι ασφάλεια παρέχεται ώστε να είναι σίγουρο ότι τα φίλμς των σημείων στροφής δεν μπορούν να μπερδευτούν; Πώς συγχρονίζονται όλες οι αλλαγές της επίσημης ώρας; Ποιά συστήματα ελέγχου υπάρχουν ώστε να είναι σίγουρο ότι ο χρόνος του χειριστή καταγράφεται πάντα; Αυτές και άλλες πολλές ερωτήσεις θα πρέπει να υποβάλλονται συνεχώς.

(8) Να είναι παρών, άγρυπνος και παρατηρητικός. Να κρατά σημειώσεις των γεγονότων που μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα ασφαλείας ή αιτία παραπόνων ή διαμαρτυρίας. Να καταγράφει το χρόνο των ενημερώσεων, της εκκίνησης, των παραπόνων ή των διαμαρτυριών που υποβάλλονται. Να μπορεί να παρέχει αντικειμενικό, ακριβές και πραγματικό υλικό.

3.3 ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΑΓΩΝΑ

Από τη στιγμή που ένας αγώνας ολοκληρώνεται, ο επόπτης(ες) πρέπει να ανασκοπήσουν την εκδήλωση και να εξετάζουν:

- * προβλήματα που προέκυψαν
- * καταστάσεις που θα μπορούσαν να έχουν εμφανιστεί, και
- * τις επιτυχίες του οργανωτή και/ή της διοργάνωσης.

Από τους κριτές απαιτείται να κάνουν αναφορά στη FAI και στον Πρόεδρο της CIMA κατά τη σύσκεψη, περιλαμβανομένων πληροφοριών για διαμαρτυρίες και όποια ειδικά προβλήματα.

Ο επόπτης(ες) θα πρέπει να προτείνουν στην Επιτροπή τους τροποποιήσεις στον Αθλητ. Κώδικα (ή σε άλλα κείμενα) έτσι ώστε σε μελλοντικούς αγώνες να αποφεύγονται τα προβλήματα (να ελαχιστοποιούνται), και οι επιτυχίες να επαναλαμβάνονται.

4. ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

4.1 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

Οι Επίσημοι Παρατηρητές διορίζονται από μια Εθν. Αερολέσχη (ή τον εξουσιοδοτημένο Εθνικό της Σύνδεσμο). Εξουσιοδοτούνται να ελέγχουν και να πιστοποιούν πτήσεις για Ρεκόρ της FAI, Σήματα, Πρωταθλήματα και Αγώνες στη χώρα τους και σε άλλη χώρα αν η Εθνική της Αερολέσχη τους το επιτρέπει.

4.2 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

Η Εθνική Αερολέσχη ή ο εξουσιοδοτημένος Εθνικός της Σύνδεσμος είναι υπεύθυνη για την τήρηση ενός καταλόγου των Επίσημων Παρατηρητών της, για την παροχή ενημέρωσης ή οδηγιών και για να βεβαιώνεται ότι το δικαίωμα στις αλλαγές του Αθλητ. Κώδικα παρέχεται σε αυτούς. Το εθνικό μητρώο θα πρέπει να ανασκοπείται και να εκσυγχρονίζεται κατά διαστήματα, όχι για περισσότερο από 5 χρόνια.

4.3 ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Οι Επίσημοι Παρατηρητές πρέπει να γνωρίζουν το Γενικό Κεφάλαιο του Αθλητικού Κώδικα και το Κεφάλαιο 10 και να ελέγχουν και να βεβαιώνουν πτήσεις έντιμα χωρίς εύνοια.

Οι Επίσημοι Παρατηρητές δεν μπορούν να ενεργούν μ' αυτή την ιδιότητα για οποιαδήποτε πτήση στην οποία είναι χειριστής ή επιβάτης ή έχουν προσωπικό, οικονομικό ή εργασιακό συμφέρον. (Η κατοχή ή η κατοχή μέρους του αεροσκάφους δεν θεωρείται από μόνο του ως οικονομικό συμφέρον.). Σε περίπτωση αμφιβολίας, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επικύρωση από έναν ανεξάρτητο Επίσημο Παρατηρητή.

4.4 ΕΛΕΓΧΟΣ

Έλεγχος σημαίνει, παρατήρηση της Απογείωσης, της Αναχώρησης, του Τερματισμού και της Προσγείωσης. Έλεγχος των φωτογρ. μηχανών και των φίλμς, το σφράγισμα, το αποσφράγισμα και της εκτύπωσης των μετρήσεων του βαρομέτρου, και υπογραφή όλων των πιστοποιητικών που αφορούν το υλικό για την πτήση.

4.5 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Οι Επίσημοι Παρατηρητές μπορούν να πιστοποιούν μόνο μια εκδήλωση στην οποία ήταν παρόντες, εκτός του ότι μπορούν να πιστοποιούν μια προσγείωση εκτός πεδίου αν φτάσουν αμέσως μετά και δεν υπάρχει αμφιβολία για τη θέση προσγείωσης.

Οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας που βρίσκονται σε υπηρεσία, θεωρούνται ως Επίσημοι Παρατηρητές της απογείωσης, των γραμμών αφετηρίας και τερματισμού, των σημείων στροφής και ελέγχου και της προσγείωσης.

Οι χειριστές εναέριου ρυμουλκού μπορούν να βεβαιώσουν το υψόμετρο, το χρόνο και το σημείο αποδέσμευσης του εναέριου ρυμουλκού.

Οι επίσημοι των Αγώνων θεωρούνται ως Επίσημοι Παρατηρητές για μια πτήση ρεκόρ ή σήματος που έγινε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης και για την οποία υπάρχει στοιχειοθετημένη απόδειξη για βαθμολόγηση μιας έγκυρης διαδρομής.

Ανεξάρτητοι μάρτυρες μπορεί να βεβαιώσουν μια προσγείωση εκτός πεδίου αν δεν είναι παρών ένας Επίσημος Παρατηρητής. Πρέπει να δώσουν τα ονόματά τους, τις διευθύνσεις, τα τηλέφωνα (αν υπάρχουν) και να δηλώσουν ακριβώς το χώρο και το χρόνο προσγείωσης.

Όλες οι βεβαιώσεις από ανθρώπους που δεν είναι στους καταλόγους των Επίσημων Παρατηρητών, πρέπει να προσυπογράφονται ως σωστές από τους Επίσημους Παρατηρητές που ελέγχουν την πτήση.

4.6 ΑΝΑΒΟΛΗ Ή ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Η Εθνική Αερολέσχη μπορεί να αναβάλλει ή να ακυρώσει τη θέση ενός Επίσημου Παρατηρητή για αμελή βεβαίωση ή εσκεμμένη διαστρέβλωση.