



Kodeks sportowy FAI

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Część 7B – Klasa O

PARALOTNIE

(z wyłączeniem celności lądowania)

KLASA III

Wydanie 2014
wchodzi w życie z dniem 1 maja 2014

*Wersja polska. W przypadku rozbieżności obowiązujący jest
wyłącznie oryginalny tekst Kodeksu, publikowany przez FAI
w języku angielskim.*

*Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
CH-1007 Lausanne
(Szwajcaria)
Tel. +41 (0)21 345 10 70
Fax +41 (0)21 345 10 77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

Nota od redaktora: Kodeks Sportowy FAI dla lotni (lotni i paralotni) składa się łącznie z Części Ogólnej oraz Części 7. W przypadku wątpliwości, należy sięgnąć do Części Ogólnej, aby ustalić zasady podstawowe, a następnie zastosować przepisy szczegółowe zawarte w niniejszej Części 7.

Lotniarstwo (lotniarstwo i paralotniarstwo) jest sportem, w którym uczestniczą zarówno mężczyźni jak i kobiety. W dokumencie, używając słów takich jak „pilot”, „zawodnik”, „on”, „jego” ma się na myśli obie płcie, chyba że z tekstu jasno wynika, że dotyczy on jednej płci.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA LOTNICZA FAI **Maison du Sport International – Avenue de Rhodanie 54 – CH-1005 Lausanne – Szwajcaria**

Copyright 2014

Polskie tłumaczenie: Karolina Kocięcka

Korekta: Jędrzej Jaxa-Rożen

Wszelkie prawa zastrzeżone. Prawa do tego dokumentu posiada Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Każda osoba działająca w imieniu FAI lub jej Członków jest upoważniona do kopiowania, drukowania i dystrybucji tego dokumentu, pod warunkiem spełnienia poniższych zasad:

- 1. Niniejszy dokument może być użyty tylko do celów informacyjnych i nie może służyć do celów komercyjnych.**
- 2. Wszelkie kopie tego dokumentu lub jego części muszą zawierać niniejszą informację prawną**

Należy pamiętać, że dowolny produkt, proces lub technologia opisana w dokumencie mogą być przedmiotem innych praw autorskich zastrzeżonych przez Fédération Aéronautique Internationale lub inne podmioty i powyższa licencja ich nie obejmuje.

PRAWA DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW FAI

Wszelkie międzynarodowe zawody sportowe organizowane w całości lub w części na podstawie przepisów Kodeksu Sportowego Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI)¹ zwane są *Międzynarodowymi Zawodami Sportowymi FAI*². Na podstawie Statutu FAI³, **FAI posiada i kontroluje wszelkie prawa związane z Międzynarodowymi Zawodami Sportowymi FAI**. Członkowie FAI⁴ będą wdrażać na swoich terytoriach krajowych⁵ własność FAI wobec Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI i wymagać, aby były one zarejestrowane w Kalendarzu Sportowym FAI⁶.

Organizator zawodów, który chce skorzystać z prawa do jakiejkolwiek działalności komercyjnej podczas takich zawodów musi wystąpić o uprzednią zgodę od FAI. Prawa należące do FAI, które zgodnie z umową mogą być przeniesione na organizatora, obejmują, lecz nie wyłącznie, prawo do reklamowania się na takich imprezach lub reklamowania samych imprez, wykorzystania nazwy imprezy lub logo dla celów handlowych i wykorzystania wszelkich dźwięków i/lub obrazów, czy to zapisywanych w formie elektronicznej lub w inny sposób lub transmitowanych w czasie rzeczywistym. Dotyczy to w szczególności wszelkich praw do wykorzystania dowolnych materiałów, w formie elektronicznej lub innej, włączając w to oprogramowanie, które stanowią część jakiejkolwiek metody lub systemu sędziowania, przyznawania punktów, oceny występów lub informacji wykorzystywanych na Międzynarodowych Zawodach Sportowych FAI⁷.

Każda Komisja Sportów Lotniczych FAI⁸ upoważniona jest do negocjacji umów, odpowiednio z Członkami FAI lub innymi jednostkami autoryzowanymi przez Członka FAI, w celu przeniesienia całości lub części praw do wszelkich Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI (poza Światowymi Igrzyskami Lotniczymi⁹) w dyscyplinie¹⁰, za którą odpowiedzialna jest ta Komisja¹¹ lub do zrzeczenia się tych praw. **Każda taka umowa lub zrzeczenie się, po zatwierdzeniu przez przewodniczącego odpowiedniej Komisji Sportów Lotniczych, musi zostać podpisana przez urzędników FAI¹²**.

Każda osoba fizyczna lub prawna przyjmująca na siebie obowiązek organizacji Zawodów Sportowych FAI, czy to na podstawie umowy pisemnej lub innej, robiąc to akceptuje jednocześnie prawa własności FAI wyszczególnione powyżej. Jeśli nie miało miejsca formalne przekazanie praw, FAI posiada wszelkie prawa do danej imprezy. **Niezależnie od jakiejkolwiek umowy lub przekazania praw, FAI będzie miało, bezpłatnie dla własnych celów archiwalnych lub promocyjnych, pełen dostęp do wszelkich nagrań dźwiękowych i/lub obrazów wizualnych z wszelkich Zawodów Sportowych FAI**. FAI zawsze zastrzega sobie także prawo do rejestracji, filmowania i/lub fotografowania całości lub części wszelkich imprez dla takich celów, bez żadnych opłat.

1 Statut FAI, rozdział 1, punkt 1.6

2 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, rozdział 3, punkt 3.1.3

3 Statut FAI, rozdział 1, punkt 1.8.1

4 Statut FAI, rozdział 2, punkty 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 i 2.7.2

5 Przepisy wewnętrzne FAI, rozdział 1, punkt 1.2.1

6 Statut FAI, rozdział 2, punkt 2.4.2.2.5

7 Przepisy wewnętrzne FAI, rozdział 1, punkty od 1.2.2 do 1.2.5

8 Statut FAI, rozdział 5, punkty 5.1.1, 5.2, 5.2.3 i 5.2.3.3

9 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, rozdział 3, punkt 3.1.7

10 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, rozdział 1, punkty 1.2 i 1.4

11 Statut FAI, rozdział 5, punkt 5.2.3.3.7

12 Statut FAI, rozdział 6, punkt 6.1.2.1.3

SPIS TREŚCI

1	WSTĘP	11
1.1	Opis.....	11
1.2	Łączne stosowanie.....	11
1.3	Część Ogólna (<i>General Section</i>).....	11
1.4	Rozwój poszczególnych sekcji.....	11
1.5	Ogólne wymagania dla lotni i parolotni	11
1.5.1	Definicja lotni, za Częścią Ogólną Kodeksu Sportowego	11
1.5.1.1	Klasy lotni.....	12
1.5.2	Rozpoczęcie lotu na paralotni.....	12
1.6	Definicje lotów na zawodach	12
1.6.1	Lot nieukończony	12
2	ZAWODY FAI 1. KATEGORII	13
2.1	Przepisy ogólne	13
2.2	Mistrzostwa świata i mistrzostwa kontynentu	13
2.3	Zawody w akrobacji	13
2.4	Nadzór i oferty organizacji	13
2.4.1	Prawo do zgłoszenia oferty	13
2.4.2	Oferty wstępne	13
2.4.3	Szczegółowa oferta.....	13
2.4.4	Miejsce rozgrywania zawodów	13
2.4.5	Sprawdzanie ofert	13
2.4.6	Zawody testowe	14
2.4.7	Zaproszenia do uczestnictwa.....	14
2.5	Ogólne zasady organizacji	14
2.5.1	Loty podczas mistrzostw	14
2.5.2	Czas trwania mistrzostw	14
2.5.3	Minimalne uczestnictwo	14
2.5.4	Oficjalne treningi	14
2.5.5	Tytuł mistrza świata lub kontynentu	14
2.5.5.1	Minimalna liczba punktów.....	14
2.5.5.2	Redukcja liczby zawodników	14
2.5.5.3	Dni rezerwowe	14
2.5.5.4	Ważność konkurencji.....	14
2.5.6	Protesty	15
2.5.7	Zwycięzca	15
2.5.8	Złoty, srebrny i brązowy medal FAI.....	15
2.6	Regulamin zawodów	15
2.6.1	Regulamin zawodów	15
2.6.2	Formularz aplikacyjny i regulamin zawodów	15
2.6.3	Nieprzestrzeganie harmonogramu.....	15
2.6.4	Zmiany w regulaminie zawodów	15
2.6.5	Pomiar odległości.....	16
2.7	Obowiązki ekipy organizatora zawodów.....	16
2.7.1	Organizator zawodów	16
2.7.2	Kierownik zawodów.....	16
2.7.2.1	Kierownik ds. bezpieczeństwa.....	16
2.7.2.2	Obowiązki kierownika ds. bezpieczeństwa.....	16
2.7.2.3	Przyjmowanie pilotów do zawodów	17
2.7.3	Komisja ds. ustalania konkurencji.....	17
2.7.4	Komisja ds. bezpieczeństwa	17

2.7.5	Tłok w powietrzu	17
2.7.6	Oblatywacze pogody	17
2.7.7	Pomoc medyczna w nagłych przypadkach.....	17
2.7.8	Czynności w przypadku poważnych lub śmiertelnych wypadków.....	17
2.7.9	Przygotowania do zawodów	17
2.8	Program i zaplecze zawodów	18
2.8.1	Przepływ informacji.....	18
2.8.2	Strona internetowa.....	18
2.8.3	Ceremonie	18
2.9	Stewardzi i jury.....	18
2.9.1	Prawa i opis	18
2.9.2	Mianowanie stewardów	18
2.9.3	Mianowanie jury.....	18
2.9.4	Władza stewardów.....	18
2.9.5	Prawo do zatrzymania zawodów	19
2.9.6	Finansowanie jury i stewardów.....	19
2.9.6.1	Przez organizatora	19
2.9.6.2	Przez CIVL.....	19
2.9.7	Wyposażenie	19
2.10	Obowiązki kierowników drużyn.....	19
2.10.1	Współpraca	19
2.10.2	Prawa	19
2.10.3	Raporty z wypadków.....	19
2.11	Paralotnie wielomiejscowe	19
2.12	Ubezpieczenie	20
2.13	Numery startowe	20
2.14	Rejestracja i kontrola dokumentów	20
2.15	Odprawa.....	20
2.16	Spotkania kierowników drużyn	20
2.17	Przepisy operacyjne	20
2.17.1	Przestrzeganie prawa	20
2.17.2	Zdatność do lotu	20
2.17.3	Kontrola przed lotem.....	21
2.18	Bezpieczeństwo lotu.....	21
2.18.1	Odprawa bezpieczeństwa.....	21
2.18.2	Niebezpieczne zachowania w powietrzu	21
2.18.3	Całkowity zakaz lotów.....	21
2.18.4	Kask i spadochron zapasowy	21
2.18.5	Sprawność fizyczna	21
2.18.6	Umiejętności pilota.....	21
2.18.7	Unikanie kolizji	21
2.18.8	Latanie w chmurach.....	21
2.18.9	Wstrzymanie, odwołanie lub zatrzymanie konkurencji	22
2.18.9.1	Wstrzymanie startu	22
2.18.9.2	Odwołanie konkurencji	22
2.18.9.3	Zatrzymanie konkurencji.....	22
2.18.9.4	Ogłoszenie.....	22
2.18.10	Balast	22
2.18.11	Maksymalna prędkość wiatru	22
2.18.12	Latanie blisko nad ziemią.....	22
2.18.13	Przekazywanie informacji o bezpieczeństwie przez pilotów	22
2.18.13.1	Podczas lotu	22
2.18.13.2	Po wylądowaniu.....	22
2.18.14	Live tracking	22

2.19	Loty próbne.....	23
2.20	Pomoc z zewnątrz dla zawodników.....	23
2.20.1	Nawigacja.....	23
2.20.2	Radio.....	23
2.20.3	GPS.....	23
2.21	Zwózka z trasy.....	23
2.22	Dni odpoczynku.....	23
2.23	Konkurencje na mistrzostwach.....	23
2.23.1	Ustalanie konkurencji.....	23
2.23.2	Dodatkowe typy konkurencji.....	23
2.23.3	Ponowny start do konkurencji.....	24
2.23.4	Czasy zamknięcia.....	24
2.24	Systemy startu do konkurencji i zarządzanie startem.....	24
2.24.1	Czas otwarcia okna startowego.....	24
2.24.2	Wydłużenie czasu otwarcia okna startowego.....	24
2.24.3	Start uporządkowany.....	24
2.24.4	Porządkowi na starcie.....	24
2.25	Rozpoczęcie konkurencji.....	24
2.25.1	Zapisy ogólne.....	24
2.25.2	Pierwszy czas startowy.....	24
2.25.3	Propozycja innego systemu startu.....	24
2.26	Przebieg konkurencji.....	25
2.26.1	Nieudany start.....	25
2.26.2	Kontrola na starcie, punktach zwrotnych i mecie.....	25
2.26.3	Sekcja pomiaru czasu.....	25
2.27	Łądowanie poza metą.....	25
2.28	Meta na zawodach przelotowych.....	25
2.28.1	Rodzaje mety.....	25
2.28.2	Przydatność mety.....	25
2.29	Granice lotów.....	25
2.29.1	Granice narodowe.....	25
2.29.2	Przestrzeń kontrolowana.....	25
2.30	Niesportowe zachowanie.....	26
3	UDZIAŁ W ZAWODACH 1. KATEGORII.....	27
3.1	Maksymalna liczba uczestników.....	27
3.2	Reprezentacja narodowa.....	27
3.2.1	Liczebność reprezentacji.....	27
3.2.2	Drużyna kraju gospodarza.....	27
3.2.3	Zmiana pilota.....	27
3.2.4	Kierownik drużyny.....	27
3.3	Dodatkowi uczestnicy.....	27
3.3.1	Mistrzowie broniący tytułu.....	27
3.3.2	Piloci z innych kontynentów.....	27
3.4	Prawo do startu w zawodach.....	27
3.4.1	Kwalifikacje.....	27
3.4.2	Dodatkowe wymagania.....	28
3.4.3	Ekipa organizatora.....	28
3.4.4	Data kwalifikacji.....	28
3.4.5	Procedura kwalifikacji pilota i odpowiedzialność za nią.....	28
3.4.5.1	Obowiązki organizatora zawodów.....	28
3.5	Wyjątki od wymogów kwalifikacyjnych.....	28

3.5.1	Zgłoszenia.....	28
3.5.2	Wytyczne dotyczące akceptacji	28
4	ZAWODY FAI 2. KATEGORII	29
4.1	Przepisy ogólne.....	29
4.1.1	Normy kolizyjne.....	29
4.1.2	Język	29
4.1.3	Zwierzchnictwo FAI.....	29
4.1.4	Rodzaj zawodów.....	29
4.1.5	Licencje sportowe	29
4.1.6	Światowy ranking pilotów (<i>WPRS</i>)	29
4.2	Wymagania	29
4.2.1	Upoważnienie krajowej władzy sportów lotniczych (<i>NAC</i>)	29
4.2.2	Powiadomienie o zawodach	29
4.2.3	Zgłoszenie zawodów	29
4.2.4	Dni rezerwowe	30
4.2.5	Przełożenie zawodów	30
4.2.6	Piloci międzynarodowi	30
4.2.7	Skargi i protesty	30
4.3	Uznanie zawodów za ważne.....	30
4.3.1	Maksymalna liczba uczestników.....	30
4.3.2	Konkurencje	30
4.4	Wyniki.....	30
4.4.1	Termin przesłania	30
4.4.2	Format.....	30
4.4.3	Odrzucanie konkurencji	31
4.4.4	Odpowiedzialność.....	31
4.4.5	Nieodwracalność wyników	31
4.5	Bezpieczeństwo	31
5	SYSTEMY PUNKTACJI NA ZAWODACH 1. KATEGORII.....	32
5.1	Postanowienia ogólne	32
5.2	Systemy i formuły punktacji	32
5.2.1	Punktacja zawodów	32
5.2.2	Zatwierdzone programy	32
5.2.3	Parametry nominalne.....	32
5.2.4	Używanie filtrów	32
5.3	Brak punktów	32
5.3.1	DNF (<i>Did Not Fly</i> - pilot nie leciał)	32
5.3.2	DSQ (<i>Disqualified</i> - zdyskwalifikowany)	32
5.3.3	ABS (<i>Absent</i> - nieobecny)	32
5.4	Rekompensaty punktowe.....	32
5.4.1	Udzielenie pomocy uszkodzonym pilotom	32
5.4.2	W wyniku skargi lub protestu	33
5.5	Tabele z punktacją	33
5.6	Uznanie zawodów za ważne.....	33
5.7	Lista kar	33
5.7.1	Dozwolone kary	33
5.7.2	Nakładanie kar	33
5.7.3	Określone kary.....	33
5.8	Światowy ranking pilotów (<i>WPRS</i>).....	34

6	OPŁATA ZA ZAWODY	35
6.1	Zawody 1. kategorii	35
6.1.1	Wysokość opłat	35
6.1.2	Nowe zawody	35
6.1.3	Sposób i data płatności	35
6.2	Zawody 2. kategorii	35
6.3	Płatność.....	35
7	OBLATYWACZE POGODY (<i>WIND DUMMIES</i>) I INNI PILOCI	36
7.1	Rola.....	36
7.2	Czas lotów.....	36
7.3	Granice lotów.....	36
7.4	Status i kompetencje	36
7.5	Inni piloci.....	36
7.5.1	Piloci rekreacyjni	36
7.5.2	Media	36
7.5.3	Sędziowie powietrzni (<i>air marshalls</i>).....	36
7.6	Kierownik zawodów i kierownik ds. bezpieczeństwa	36
8	WZORCOWY REGULAMIN ZAWODÓW	37
8.1	Cel.....	38
8.2	Program.....	38
8.3	Osoby funkcyjne	38
8.4	Regulamin zawodów	38
9	ZASADY UDZIELANIA POMOCY PILOTOM W NIEBEZPIECZEŃSTWIE	45
9.1	Akcje ratunkowe podczas zawodów	45
9.1.1	Cel.....	45
9.1.2	Powinności organizatora	45
9.1.3	Powinności poszkodowanego pilota	45
9.1.4	Powinności pilota – świadka wypadku	45
9.1.5	Oczekiwanie na decyzję organizatora	45
9.1.6	Brak kontaktu radiowego z organizatorem	45
9.1.7	Dalsze informacje, jakie należy przekazać organizatorowi po dotarciu do poszkodowanego ..	46
9.1.8	Zabezpieczenie poszkodowanego pilota	46
9.1.9	Po odnalezieniu.....	46
10	NIESPORTOWE ZACHOWANIE.....	47
10.1	Ogólne zasady	47
10.2	Procedura.....	47
10.3	Mniej poważne przewinienia	47
10.4	Poważne przewinienia	47
10.4.1	Kary.....	47
11	STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA SPRZĘTU I DOKUMENTACJA.....	48
11.1	Paralotnie i dodatkowe wyposażenie.....	48
11.1.1	Paralotnie zawodników	48
11.1.1.1	Zdatność do lotu	48
11.1.1.2	Klasyfikacja paralotni	48
11.1.1.3	Dowód zdatności do lotu.....	48

11.1.1.4	Deklaracja doświadczenia pilota	48
11.1.2	Modyfikacje paralotni	48
11.1.3	Uszkodzenia paralotni zawodnika	48
11.1.4	Kontrola sprzętu.....	48
11.1.5	Kontrola zdatności do lotu	48
11.1.6	Procedury kontroli paralotni	49
11.2	Pozostały sprzęt.....	49
11.2.1	Upręże.....	49
11.2.2	Kaski	49
12	RADY DOTYCZĄCE PRZYGOTOWANIA PROTESTU	52
12.1	Hierarchia przepisów.....	52
12.2	Procedura	52
13	CEREMONIE WRĘCZANIA NAGRÓD NA ZAWODACH 1. KATEGORII	54
13.1	Wprowadzenie	54
13.2	Procedura przyznawania nagród.....	54
13.2.1	Przygotowania	54
13.2.2	Kolejność wręczania medali	54
13.2.3	Procedura	54
13.2.4	Dyplomy FAI	55
13.2.5	Dodatkowe osoby	55
14	ZASADY REJESTRACJI LOTU URZĄDZENIAMI GPS.....	56
14.1	Zasady ogólne	56
14.1.1	Zawody 1. kategorii.....	56
14.1.2	Zatwierdzony sprzęt.....	56
14.1.3	Powiadomienie.....	56
14.1.4	Standardowe urządzenie IGC.....	56
14.2	Zasady używania GPS	56
14.2.1	GPS rezerwowo	56
14.2.2	Zapisy trasy z kilku GPS.....	56
14.2.3	Przedłożenie zapisu trasy	56
14.2.4	Rejestracja urządzeń GPS	56
14.3	Dane GPS.....	57
14.3.1	Wymagania dotyczące zapisu trasy	57
14.3.2	Brak zapisu trasy	57
14.4	Ogólne zasady weryfikacji lotu.....	57
14.4.1	Minimalna liczba punktów zapisu trasy	57
14.4.2	Minimalne wymagania dotyczące zapisu trasy.....	57
14.4.3	Brakujące elementy	57
14.4.4	Problemy z ustaleniem czasu	57
14.4.5	Naruszenie przestrzeni powietrznej i latanie w chmurach.....	57
14.4.6	Odrzucenie zapisu trasy	57
14.5	Obowiązki pilota.....	57
14.5.1	Sprzęt GPS	57
14.5.2	Parametry	57
14.5.3	Formularz weryfikacyjny lądowania	58
15	ZASADY I TECHNIKA KRAŻENIA W TERMICE	59
15.1	Latanie agresywne	59
15.2	Włączanie się do noszenia	59
15.2.1	Pierwsza zasada.....	59
15.2.2	Druga zasada.....	60

15.3	Sąsiadujące centra	60
15.4	Zasady ogólne	61
16	ODPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA ZAWODACH	62
16.1	Zasady ogólne	62
16.2	Tematy odprawy bezpieczeństwa	62
16.2.1	Sprzęt.....	62
16.2.1.1	Paralotnie.....	62
16.2.1.2	Upręże.....	62
16.2.1.3	Spadochrony zapasowe	62
16.2.1.4	Urządzenia GPS	62
16.2.2	Łączność.....	62
16.2.2.1	Numery telefonów i częstotliwości	62
16.2.2.2	Procedury ratownicze	63
16.2.2.3	Procedury dla świadków wypadku.....	63
16.2.3	Cechy terenu.....	63
16.2.4	Procedury startowe	63
16.2.5	Warunki pogodowe	63
16.3	Kwestia ogólnego stanu zdrowia	63
16.3.1	Odpoczynek i właściwe odżywianie	63
16.3.2	Odwodnienie	63
16.4	Przestrzeń powietrzna i inne zagrożenia	63

1 WSTĘP

1.1 Opis

Ogólne zasady rozgrywania zawodów 1. kategorii są zawarte w Części Ogólnej oraz Części 7 Kodeksu Sportowego. Część 7 Kodeksu Sportowego zajmuje się rekordami, odznakami oraz mistrzostwami świata i kontynentu dla lotni i paralotni wszystkich klas.

Wszystkie usankcjonowane zawody muszą ściśle przestrzegać przepisów dotyczących definicji klas oraz standardów bezpieczeństwa zawartych w Części 7.

1.2 Łączne stosowanie

Przepisy Części 7 muszą być stosowane łącznie z przepisami Części Ogólnej Kodeksu Sportowego FAI (GS – *General Section*). W przypadku jakichkolwiek niejasności, pierwszeństwo mają zapisy zawarte w Części Ogólnej. Ze względu na łatwość czytania oraz na różnorodność dyscyplin, Część 7 Kodeksu została podzielona na cztery sekcje:

lotniarstwo (klasy 1, 2, 4 i 5, łącznie z lataniem prędkościowym i akrobacją),
paralotniarstwo (klasa 3, łącznie z akrobacją, ale z pominięciem lądowania na celność),
lądowanie na celność,
rekordy i odznaki (wszystkie klasy).

Uwaga: W przyszłości mogą zostać stworzone oddzielne sekcje dla akrobacji czy latania prędkościowego (*speed gliding*), jeśli dyscypliny te wytworzą regularny system zawodów kategorii 1. Techniczne aspekty akrobacji są obecnie zawarte w załącznikach do Części 7A (lotnie) i 7B (paralotnie).

1.3 Część Ogólna (*General Section*)

W Części Ogólnej szczegółowo zostały opisane następujące tematy:

Zasada i władza FAI	(Rozdział 1)
Definicje	(Rozdział 2)
Kary i protesty	(Rozdział 5)
Licencje sportowe	(Rozdział 8)
Odwolania do FAI	(Rozdział 9)

W Części Ogólnej zawarte zostały także ogólne zasady dotyczące następujących tematów:

Zawody sportowe	(Rozdział 3)
Stewardzi i przedstawiciele FAI	(Rozdział 4)
Rekordy świata	(Rozdział 6)
Pomiar i kontrola lotów	(Rozdział 7)

Szczegóły dotyczące powyższych tematów odnoszące się do lotni i paralotni zostały zawarte w Części 7 Kodeksu.

1.4 Rozwój poszczególnych sekcji

Przepisy dotyczące poszczególnych dyscyplin powinny być jak najbardziej spójne i jednolite, za wyjątkiem przypadków, gdy jest to niepraktyczne z powodu istotnych różnic między klasami lub gdy tradycyjny format zawodów kategorii 1 w konkretnej dyscyplinie wymaga innych regulacji.

1.5 Ogólne wymagania dla lotni i paralotni

1.5.1 Definicja lotni, za Częścią Ogólną Kodeksu Sportowego

Szybowiec pozwalający na przenoszenie, start i lądowanie wyłącznie przy użyciu samych nóg pilota.

1.5.1.1 Klasy lotni

Klasa 1: Lotnie o sztywnej konstrukcji, sterowane wyłącznie przez przemieszczanie środka ciężkości, na których można bezpiecznie startować i lądować w warunkach bezwietrznych. Dozwolone są pomocnicze metody sterowania, zmieniające wytrzymałość lub opór aerodynamiczny, pod warunkiem, że ich działanie jest symetryczne.

Klasa 2: Lotnie o sztywnej konstrukcji, sterowane za pomocą ruchomych powierzchni sterowych, które pozwalają bezpiecznie startować i lądować w warunkach bezwietrznych.

Klasa 3: Lotnie bez sztywnej struktury zasadniczej (paralotnie), które pozwalają bezpiecznie startować i lądować w warunkach bezwietrznych.

Klasa 4: Lotnie, na których bezpieczny start i lądowanie w warunkach bezwietrznych są zazwyczaj niemożliwe, ale które pozwalają na start z nóg.

Klasa 5: Lotnie o sztywnej konstrukcji, sterowane w osi podłużnej głównie za pomocą ruchomych powierzchni sterowych, które pozwalają bezpiecznie startować i lądować w warunkach bezwietrznych. Niedozwolone są owiewki dla pilota czy inne otaczające go struktury, za wyjątkiem upręży i sterownicy.

Uwaga: Klasy 1, 2, 4 i 5 nie są dalej omawiane w niniejszej Części 7B.

1.5.2 Rozpoczęcie lotu na lotni

Rozpoczęcie lotu na paralotni odbywa się na zasadzie startu nożnego ze wzniesienia lub przy pomocy urządzeń mechanicznych (wyciągarki, holu powietrznego, itd.), z jednym wyjątkiem:

- Użycie kółek lub podobnych urządzeń pomocniczych jest dozwolone w przypadku pilotów trwale niepełnosprawnych, pod warunkiem, że piloci pełnosprawni są w stanie używać danej lotni bez ww. dodatkowych pomocy.

1.6 Definicje lotów na zawodach

Niniejsze definicje są nadrzędne wobec definicji zawartych w Części Ogólnej Kodeksu.

Definicje, które były zawarte w tej sekcji zostały usunięte i zastąpione definicjami w dokumencie CIVL GAP – Centralny system punktacji zawodów przelotowych w lotnictwie i paralotnictwie. Definicje uznane za przestarzałe, jeżeli chodzi o zawody przelotowe, zostały usunięte.

1.6.1 Lot nieukończony

Lot zostaje uznany za nieukończony w następujących przypadkach:

- Podczas lotu miał miejsce wypadek, wskutek którego pilot zmarł w ciągu 48 godzin, lub;
- Podczas lotu została zrzucona część urządzenia latającego lub wyposażenia, z wyłączeniem części odrzucanych, balastu lub paliwa, które zostały zadeklarowane przed lotem.

2 ZAWODY FAI 1. KATEGORII

2.1 Przepisy ogólne

Przepisy ogólne dotyczące zawodów 1. kategorii ujęte są w Części Ogólnej oraz w Części 7 Kodeksu Sportowego. Regulamin zawodów to zasady przyjęte dla konkretnych zawodów, które nie mogą stać w sprzeczności z Częścią 7. Muszą zostać zatwierdzone przez komisję CIVL i po takim zatwierdzeniu nie mogą zostać zmienione.

Zawodami 1. kategorii są mistrzostwa świata, mistrzostwa kontynentów oraz Igrzyska lotnicze.

2.2 Mistrzostwa świata i mistrzostwa kontynentu

Celem mistrzostw jest zapewnienie bezpiecznego i sprawiedliwego współzawodnictwa, które ma wyłonić mistrza świata lub kontynentu oraz wzmocnić więzi przyjaźni między pilotami wszelkich narodowości.

2.3 Zawody w akrobacji

Szczegóły dotyczące aspektów technicznych oraz systemu punktacji dla zawodów w akrobacji, dla wygody czytających zostały zawarte w oddzielnym załączniku do Części 7B. Organizatorzy zawodów muszą jednak czytać je łącznie z przepisami całej Części 7 dotyczącymi zawodów 1. kategorii oraz Części Ogólnej Kodeksu Sportowego FAI.

2.4 Nadzór i oferty organizacji

2.4.1 Prawo do zgłoszenia oferty

Mistrzostwa świata lub kontynentu mogą być organizowane jedynie przez KNSL zatwierdzone przez CIVL. Warunkiem zgłoszenia kandydatury jest zorganizowanie w proponowanym miejscu w ciągu poprzedzających czterech lat zawodów rangi mistrzostw kraju lub zawodów kategorii 2. z minimum 50 startującymi pilotami. Dodatkowo na tych zawodach takich muszą być obecni obserwatorzy z CIVL lub obserwatorzy będą zaproszeni na takie zawody, zanim CIVL przyzna organizację mistrzostw 1. kategorii.

2.4.2 Oferty wstępne

Zdecydowanie zaleca się, aby oferta wstępna była otrzymana przez CIVL nie później niż trzy lata przed planowanymi mistrzostwami, jednak otrzymanie oferty wstępnej nie uniemożliwia innym KNSL przedłożenia oferty pełnej zgodnie z punktem 2.4.3.

2.4.3 Oferty szczegółowe

Oferta szczegółowa musi zostać przedłożona przewodniczącemu CIVL 4 miesiące przed posiedzeniem plenarnym CIVL, na którym będzie zaprezentowana, a posiedzenie to będzie dwa lata przed planowanymi mistrzostwami. Dokumenty ofertowe zazwyczaj będą opublikowane w ramach porządku obrad posiedzenia plenarnego, aby delegaci mieli czas zapoznać się z nimi przed ich prezentacją. Szczegółowe dokumenty ofertowe oraz terminy można znaleźć na stronie CIVL pod adresem <http://www.fai.org/civil-events/organising-events>. Więcej informacji można znaleźć w kilkuczęściowym dokumencie *Practical Guidelines for organising CIVL/FAI Category 1 Championships* dostępnym na stronie CIVL pod adresem <http://www.fai.org/civil-documents> w dziale *Event Organisers*.

Nawet w przypadku nieprzyznania wcześniej organizacji zawodów, oferta nie może być przedstawiona później niż rok przed planowanymi zawodami.

2.4.4 Miejsce rozgrywania zawodów

Głównym kryterium wyboru miejsca zawodów powinno być bezpieczeństwo. W miejscach, gdzie istnieją strefy zakazu lub ograniczenia lotów, ale organizator przewiduje możliwość zmniejszenia tych ograniczeń na czas trwania zawodów, konieczne jest przedstawienie razem z ofertą odpowiednich pism od Urzędu Lotnictwa Cywilnego, potwierdzających ten fakt.

2.4.5 Sprawdzanie ofert

Wszystkie oferty na zawody 1. kategorii muszą być dokładnie sprawdzone przez odpowiednią komisję nie tylko pod względem bezpieczeństwa, ale także innych aspektów, takich jak doświadczenie organizatora i

uwarunkowania finansowe. Jeśli będzie to konieczne, komisja da organizatorom możliwość skorygowania dokumentów ofertowych, zanim upłynie termin zgłaszania dokumentów na posiedzenie plenarne. Swoje zalecenia dotyczące otrzymanych ofert komisja przedstawi na posiedzeniu plenarnym.

2.4.6 Zawody testowe

Organizator musi urządzić zawody testowe w proponowanym miejscu rok przed mistrzostwami, o ile to możliwe w tych samych datach. CIVL wyznaczy na te zawody oficjalnego stewarda, który będzie służył organizatorowi radą i ewentualnie zaproponuje konieczne zmiany.

Jeżeli z jakichkolwiek przyczyn zawody testowe nie mogą się odbyć, zawody 1. kategorii w tym miejscu zostaną odwołane.

Organizatorzy zawodów testowych (włączając zawody testowe przed Igrzyskami lotniczymi) muszą złożyć wniosek o przyznanie zawodom kategorii 2. (Rozdział 4).

2.4.7 Zaproszenia do uczestnictwa

Jak najszybciej po otrzymaniu zgody na organizację mistrzostw, organizator ma obowiązek wysłać zaproszenia do wszystkich narodowych organizacji.

2.5 Ogólne zasady organizacji

2.5.1 Loty podczas mistrzostw

Muszą przebiegać zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego (Części Ogólnej i Części 7B) oraz opublikowanym regulaminem zawodów, utworzonym zgodnie ze wzorem zamieszczonym w rozdziale 9.

2.5.2 Czas trwania mistrzostw

Czas trwania mistrzostw nie może przekroczyć 14 dni, łącznie z ceremoniami otwarcia i zamknięcia. Zawodnicy muszą się stosować do wszystkich przepisów dotyczących mistrzostw przez cały ten okres, bez względu na to, czy lecą w konkurencji, czy też nie.

2.5.3 Minimalne uczestnictwo

Aby móc przyznać tytuł mistrza świata wymagane jest uczestnictwo minimum 8 pilotów reprezentujących minimum 4 kraje. Aby móc przyznać tytuł mistrza kontynentu wymagane jest uczestnictwo minimum 8 pilotów reprezentujących minimum 3 kraje.

2.5.4 Oficjalne treningi

Bezpośrednio przed rozpoczęciem zawodów muszą zostać zorganizowane minimum dwa, a maksymalnie pięć dni treningowych. Minimum jednego dnia musi zostać zorganizowana konkurencja na zasadach przyjętych dla zawodów, z której punkty nie będą liczone do klasyfikacji generalnej. Podczas konkurencji treningowej muszą być obecni wszyscy członkowie zespołu organizującego, gdyż celem takiej konkurencji jest przetestowanie wszystkich aspektów organizacyjnych, a także zapoznanie pilotów z procedurami.

2.5.5 Tytuł mistrza świata lub kontynentu

2.5.5.1 Minimalna liczba punktów

Tytuł mistrzowski zostanie przyznany tylko w przypadku, gdy suma punktów zwycięzców poszczególnych konkurencji, wyliczonych wg formuły CIVL GAP, będzie wynosiła minimum 1500.

2.5.5.2 Redukcja liczby zawodników

Jeżeli podczas zawodów zaistnieje konieczność zmniejszenia liczby zawodników, należy postępować zgodnie z rozdziałem 8.

2.5.5.3 Dni rezerwowe

Jeżeli ze względu na złą pogodę istnieje zagrożenie nierozegrania zawodów, ostatnią konkurencję można zorganizować w dniu przeznaczonym na ceremonię rozdania nagród, ale czas trwania zawodów nie może zostać przedłużony.

2.5.5.4 Ważność konkurencji

Konkurencja może zostać uznana za ważną tylko wtedy, gdy w wyznaczonym czasie wszyscy piloci mieli szansę wykonania przynajmniej jednego lotu.

2.5.6 Protesty

Protesty będą rozpatrywane przez międzynarodowe jury składające się z trzech członków różnych narodowości, nominowanych przez CIVL. Czas przewidziany na składanie protestów oraz wysokość opłaty za protest muszą zostać wyszczególnione w regulaminie zawodów. Jeśli protest zostanie uznany, opłata jest zwracana. Opłata za protest nie może być wyższa niż 50 USD lub 50 EUR na mistrzostwach odbywających się w Europie.

2.5.7 Zwycięzca

Zwycięża pilot, który uzyska największą sumę punktów. Zwycięstwo drużynowe odniesie drużyna spełniająca definicję podaną w odpowiednich przepisach dotyczących punktacji, która uzyska najwyższą sumę punktów.

2.5.8 Złoty, srebrny i brązowy medal FAI

Odpowiednie medale zostaną przyznane pilotom, którzy zajmą pierwsze, drugie i trzecie miejsce. Pilotom od pierwszego do dziesiątego miejsca zostaną przyznane dyplomy. Medale zostaną także zwycięskim drużynom narodowym oraz, jeśli FAI podejmie taką decyzję, wszystkim członkom zwycięskich drużyn mogą zostać wręczone małe medale. Wszystkie duże, a także małe medale w maksymalnej liczbie 6+2 zapewnia CIVL. Organizator jest odpowiedzialny za ich transport oraz ewentualne koszty celne.

Organizator zawodów może przyznać dodatkowe trofea i/lub nagrody.

W rozdziale 13 opisano protokół ceremonii rozdania nagród.

2.6 Regulamin zawodów

2.6.1 Regulamin zawodów

Regulamin jest zbiorem szczegółowych przepisów obowiązujących na danych zawodach, przygotowanych przez organizatora i zatwierdzonych przez CIVL. Musi zostać zapisany w formie przedstawionym w rozdziale 8 i przesłany przewodniczącemu CIVL minimum osiem miesięcy przed zawodami. Jakakolwiek wersja regulaminu opublikowana przez organizatora przed zatwierdzeniem go przez CIVL musi być opatrzona odpowiednią adnotacją, jednoznacznie informującą o tym fakcie. Razem z regulaminem organizator musi przesłać formularz aplikacyjny oraz przedstawić wysokość wpisowego wraz z opisem, co obejmuje. Wpisowe powinno przynajmniej pokrywać co następuje:

- Mapę lotniczą w odpowiedniej skali z naniesionymi wszystkimi startowiskami, lądowiskami, punktami zwrotnymi, strefami lotów kontrolowanych i strefami zakazanymi. Mapa ta musi mieć czytelną siatkę współrzędnych zgodnych z współrzędnymi GPS.
- Numery startowe, identyfikatory i dokumentację związaną z zawodami.

Za minimalną dodatkową stawkę organizator powinien zapewnić:

- Transport sprzętu i pilotów na i ze startowiska.
- Zwózkę z trasy.
- (Opcjonalnie) pakiet lunchowy lub kupony na posiłki w restauracji każdego dnia zawodów.

2.6.2 Formularz aplikacyjny i regulamin zawodów

Formularz aplikacyjny oraz zatwierdzony regulamin zawodów wraz z innymi użytecznymi informacjami dla pilotów muszą zostać opublikowane na stronie internetowej CIVL oraz przesłane do delegatów CIVL nie później niż pięć miesięcy przed zawodami. Organizator może dodatkowo przesłać wszystkie dokumenty bezpośrednio do stowarzyszeń – członków FAI. Może także dostarczyć dodatkowych informacji pilotom po przyjeździe na miejsce zawodów, ale wszelkie informacje mające pełnić rolę obowiązujących przepisów muszą być zatwierdzone przez prezydium CIVL.

2.6.3 Nieprzestrzeganie harmonogramu

Jakiegokolwiek odstępstwa od harmonogramu lub procedur mogą grozić uznaniem zawodów za nierozegrane.

2.6.4 Zmiany w regulaminie zawodów

Organizator ma obowiązek dostosować regulamin do zmian w Kodeksie Sportowym, wprowadzonych między datą zatwierdzenia regulaminu (przez CIVL) a początkiem zawodów. Po oficjalnym rozpoczęciu zawodów nie można dokonywać żadnych zmian w opublikowanych przepisach i regulaminach. Żadne dodatkowe wymagania wprowadzone podczas zawodów nie mogą działać z mocą wsteczną. Wszelkie uzupełnienia regulaminu podczas trwania zawodów muszą zostać zaakceptowane przez stewarda CIVL

oraz przewodniczącego jury, a także przez większość szefów drużyn narodowych. Uzupełnienia takie mogą dotyczyć jedynie kwestii niezbędnych lub drugorzędnych.

2.6.5 Pomiar odległości

Wszystkie odległości podawane w regulaminie zawodów oraz ogłaszane na odprawach muszą być wyrażone w jednostkach metrycznych.

2.7 Obowiązki ekipy organizatora zawodów

2.7.1 Organizator zawodów

Po rozegraniu zawodów testowych, organizator ma obowiązek wprowadzić zmiany, których zażądał oficjalny steward CIVL, chyba że przedstawi na piśmie, dlaczego dane zmiany są niewskazane. W ostatecznej umowie między organizatorem a CIVL musi być wyszczególniona minimalna liczba osób obsługujących zawodów.

Organizator ma obowiązek wypełnić wszelkie wymogi bezpieczeństwa wskazane przez ekspertów CIVL.

Na posiedzeniu plenarnym odbywającym się przed zawodami prezydium CIVL przedyskutuje z organizatorem wszelkie wymagania. Jeżeli organizator zawodów nie spełni wszystkich wymogów, przewodniczący komisji może zawiesić zawody do czasu ich wypełnienia.

2.7.2 Kierownik zawodów

Przynajmniej sześć miesięcy przed mistrzostwami KNSL je organizujący musi wyznaczyć kierownika zawodów podlegającego akceptacji CIVL. Prezydium CIVL musi zatwierdzić każdą ewentualną zmianę kierownika zawodów. Kierownik zawodów ponosi odpowiedzialność za całokształt organizacji zawodów, włącznie z programem konkurencji. Jest także odpowiedzialny za:

- opublikowanie ostatecznej listy startowej przed pierwszą odprawą do konkurencji.
- jak najszybsze publikowanie dziennych wyników.
- przesłanie do KNSL, a także FAI i CIVL kompletnego raportu z zawodów, zawierającego pełne wyniki oraz opis poważniejszych problemów i złożonych protestów.

2.7.2.1 Kierownik ds. bezpieczeństwa

Organizator zawodów musi wyznaczyć kierownika ds. bezpieczeństwa, akceptowalnego dla prezydium CIVL, którego jedynym obowiązkiem będzie bezpieczeństwo zawodów. Po zawodach testowych steward CIVL dokona oceny jego pracy i w razie potrzeby prezydium może zażądać zmiany jego osoby. Kierownik ds. bezpieczeństwa musi posługiwać się płynnie językiem angielskim oraz lokalnym. Musi mieć do dyspozycji stałą częstotliwość radiową oraz osobne numery telefonu. Musi dobrze znać miejsca, w których będą odbywać się loty oraz mieć doświadczenie w odpowiednich zawodach.

2.7.2.2 Obowiązki kierownika ds. bezpieczeństwa

Kierownik ds. bezpieczeństwa jest odpowiedzialny za nadzór nad wszelkimi aspektami związanymi z bezpieczeństwem. Należą do nich m.in.: prędkość wiatru oraz zagrożenie burzami i innymi potencjalnie niebezpiecznymi stanami pogody. Obowiązkiem kierownika ds. bezpieczeństwa jest nadzorowanie ruchu powietrznego w okolicy startowiska oraz niebezpiecznego zagęszczenia pilotów w powietrzu. Może on też nie dopuścić do startu zawodnika wyposażonego w sprzęt nie spełniający wymogów bezpieczeństwa, a przed rozpoczęciem zawodów ma obowiązek przeprowadzić obowiązkową odprawę bezpieczeństwa.

Kierownik ds. bezpieczeństwa ma obowiązek uczestniczyć w obradach komisji ds. ustalania konkurencji i nadzorować wyznaczanie trasy i mety. Powinien brać udział w obradach komisji ds. bezpieczeństwa i brać pod uwagę jej opinie.

Powinien także zbierać raporty na temat wypadków, omawiać je ze stewardem zawodów i przedstawiać wnioski podczas odprawy dla pilotów. Jest także odpowiedzialny za upewnienie się, że wszyscy piloci odmeldowali się po konkurencji.

Kierownik ds. bezpieczeństwa może w każdej chwili zatrzymać konkurencję lub zamknąć start z powodów bezpieczeństwa. Powody swoich decyzji musi przedstawić przewodniczącemu jury.

2.7.2.3 Dopuszczanie pilotów do udziału w zawodach

Organizator zawodów musi przestrzegać kryteriów dopuszczania pilotów, opisanych w przepisie 3.4.5.1 „Obowiązki organizatora zawodów”. Musi także przestrzegać odpowiednich przepisów ujętych w załączniku dla zawodów w akrobacji.

2.7.3 Komisja ds. ustalania konkurencji

Niezbyt liczna, ale składająca się z minimum dwóch wybranych pilotów i stewarda FAI. Ustalenie konkurencji jest ostatecznie odpowiedzialnością kierownika sportowego zawodów, ale nie może ona zostać przeprowadzona bez zasięgnięcia opinii komisji.

Kierownik zawodów może wymienić członka Komisji ds. ustalania konkurencji po konsultacji z pozostałymi członkami tej komisji.

Może być to potrzebne, jeżeli członek komisji jest spóźniony lub nieobecny.

2.7.4 Komisja ds. bezpieczeństwa

Musi zostać utworzona komisja ds. bezpieczeństwa, składająca się z minimum trzech pilotów wybranych przez kierowników drużyn narodowych. Komisja jest odpowiedzialna za ocenę konkurencji pod względem bezpieczeństwa oraz przedstawianie kierownikowi ds. bezpieczeństwa opinii odnośnie konkurencji przed odprawą dla pilotów. Wszyscy piloci mają obowiązek obserwować warunki w powietrzu i ostrzegać kierownika ds. bezpieczeństwa, jeśli stały się one niebezpieczne, czy to na starcie, czy na trasie. Oceny warunków dokonuje się używając następującej skali (używając angielskich zwrotów – *przyp. tłum.*): *level-one* (poziom 1, warunki bezpieczne), *level-two* (poziom 2, warunki silne), *level-three* (poziom 3, warunki niebezpieczne). Nie można być jednocześnie członkiem komisji ds. ustalania konkurencji oraz komisji ds. bezpieczeństwa.

Kierownik zawodów oraz kierownik ds. bezpieczeństwa są odpowiedzialni za ustalenie, czy warunki są bezpieczne, czy nie, natomiast komisja ds. bezpieczeństwa pełni rolę kontrolną w zakresie bezpieczeństwa. Jednak największą odpowiedzialność za własne bezpieczeństwo ponoszą sami piloci, gdyż nie może być ono zagwarantowane przez działania i decyzje kierownika zawodów czy komisji ds. bezpieczeństwa.

Kierownik zawodów może wymienić członka Komisji ds. bezpieczeństwa po konsultacji z pozostałymi członkami tej komisji.

Może zaistnieć taka potrzeba, jeśli członek komisji spóźni się lub z innych przyczyn nie pojawi.

2.7.5 Zatlóczenie w powietrzu

Organizatorzy zawodów muszą unikać niebezpiecznego zatlóczenia w powietrzu. Jako zasadę przyjęto, że konkurencja musi być zaplanowana w taki sposób, aby w powietrzu nie gromadziły się grupy powyżej 100 pilotów. Jeżeli organizator ma zamiar przekroczyć ten limit, musi na spotkaniu plenarnym CIVL wykazać, że będzie to bezpieczne. Szczegóły winny zostać umieszczone w regulaminie zawodów.

2.7.6 Oblatywacze pogody

Organizator musi mieć do dyspozycji doświadczonych oblatywaczy pogody. Dalsze szczegóły w rozdziale 7.

2.7.7 Pomoc medyczna w nagłych przypadkach

Podczas trwania konkurencji na startowisku oraz w strategicznie położonym miejscu musi być obecny posługujący się językiem angielskim lekarz lub ratownik medyczny z odpowiednim wyposażeniem. Do dyspozycji musi być śmigłowiec ratowniczy. Oczekiwany czas dolotu śmigłowca musi być wyszczególniony w ofercie i umieszczony w regulaminie zawodów.

2.7.8 Postępowanie w razie poważnych lub śmiertelnych wypadków

Organizator i kierownik zawodów winni postępować zgodnie z dokumentem „Wytyczne postępowania w przypadku poważnych lub śmiertelnych wypadków na imprezach sportowych FAI”, który jest wysyłany do wszystkich organizatorów zawodów 1. kategorii przez biuro FAI.

2.7.9 Przygotowania do zawodów

Aby uniknąć sytuacji, kiedy piloci podróżują na zawody, które mogą być odwołane z powodu nieprzygotowania, CIVL będzie umieszczać na swojej stronie informacje na temat stanu przygotowań.

2.8 Program i zaplecze zawodów

2.8.1 Przepływ informacji

Organizator ma obowiązek zapewnić wszelkie wyposażenie i warunki niezbędne do prawidłowego funkcjonowania zawodów oraz, jak najwcześniej to możliwe, udostępnić następujące informacje:

- szczegółowy program zawodów,
- imiona i nazwiska kierownika zawodów, głównych osób funkcyjnych i stewardów,
- główne informacje organizacyjne, m.in. dotyczące spraw związanych z prognozą pogody, służbami medycznymi, bezpieczeństwem, usługami naprawczymi i przepływem informacji,
- dane meteorologiczne, m.in. prognozy z wykresami synoptycznymi i obrazami z satelity,
- możliwe konkurencje,
- ograniczenia przestrzeni powietrznej oraz niebezpieczeństwa w okolicy,
- możliwości zakwaterowania i wyżywienia, także dla prasy i gości,
- plany lotnisk i innych wykorzystywanych miejsc, z umiejscowieniem wejść oraz budynków administracyjnych i mieszkalnych, a także parkingów dla samochodów osobowych i przyczep kempingowych,
- pełną listę dokumentów i wyposażenia wymaganych od zawodników,
- w razie potrzeby tymczasową listę startujących zawodników,
- szczegóły dotyczące usług translatorskich.

2.8.2 Strona internetowa

Organizator musi uruchomić stronę internetową zawodów na przynajmniej 6 miesięcy przed rozpoczęciem imprezy. Musi ona zawierać wszystkie informacje opisane w pkt. 2.8.1, a także warunki uczestnictwa dla pilotów oraz daty i procedury związane z zawodami. Na stronie musi być dostępny regulamin zawodów, a także link do tego dokumentu na stronie FAI/CIVL. Jeśli regulamin zostanie umieszczony przed zatwierdzeniem go przez CIVL, powinien być jasno oznaczony jako „NIEZATWIERDZONY PRZEZ CIVL”.

2.8.3 Ceremonie

Po przyjeździe na miejsce kierownicy drużyn powinni otrzymać program ceremonii otwarcia w formie papierowej. Program ceremonii zamknięcia oraz rozdania nagród powinien być opublikowany w formie drukowanej z minimum czterodniowym wyprzedzeniem.

2.9 Stewardzi i jury

2.9.1 Prawa i opis

Szczegóły znajdują się w Części Ogólnej.

2.9.2 Mianowanie stewardów

Komisja CIVL wyznaczy jednego lub więcej stewardów po konsultacji z organizatorem zawodów i zgodnie z potrzebami mistrzostw. Jeżeli spodziewanych jest ponad 100 uczestników, wymaganych może być minimum dwóch stewardów. Stewardzi powinni być różnych narodowości oraz innej narodowości niż organizator, chyba że Zarząd CIVL wyrazi na to wyraźną zgodę. W przypadku, gdy w ostatniej chwili jeden ze stewardów nie może się stawić na zawody, na jego miejsce może zostać zaproszona osoba dowolnej narodowości, pod warunkiem zaakceptowania przez przewodniczącego jury. Stewardzi muszą znać język angielski i posiadać duże doświadczenie w międzynarodowych zawodach lotniowych, paralotniowych lub innych dyscyplinach FAI. Jeżeli jest to możliwe, jeden ze stewardów powinien znać język organizatora. Co najmniej jeden steward zawsze musi być obecny w miejscu rozgrywania konkurencji.

2.9.3 Mianowanie jury

CIVL mianuje międzynarodowe jury, składające się z trzech osób różnych narodowości. Żaden z członków jury nie może pochodzić z kraju organizatora, chyba że prezydium CIVL wyrazi na to wyraźną zgodę.

2.9.4 Władza stewardów

Steward nie ma prawa uchylać decyzji kierownika zawodów, ale powinien zwracać mu uwagę, kiedy jego decyzje mogłyby upaść w wyniku protestu.

2.9.5 Prawo do zatrzymania zawodów

Steward ma obowiązek powiadomić przewodniczącego jury, jeśli organizator nie stosuje się do przepisów lub gdy nie podejmowane są wystarczające środki bezpieczeństwa. Przewodniczący jury może czasowo zatrzymać zawody, zgodnie z przepisami Części Ogólnej.

2.9.6 Finansowanie jury i stewardów

2.9.6.1 Przez organizatora

Organizator zawodów jest odpowiedzialny za podróż, zakwaterowanie oraz wyżywienie międzynarodowego jury oraz stewarda (stewardów). Podróż powinna zostać zorganizowana po konsultacji z przedstawicielami FAI i osiągnięciu porozumienia. Podczas zawodów powinny być zapewnione minimum poniższe standardy:

- Pokój jednoosobowy w hotelu o standardzie dwugwiazdkowym; gdy temperatury przekraczają 30°C, pokój powinien być wyposażony w klimatyzację (jeśli to możliwe).
- Jury i steward (stewardzi) muszą mieć zapewniony transport do wyłącznej dyspozycji. Powinny być to dwa sprawne pojazdy, chyba że podczas zawodów testowych steward wyda inne zalecenie. Pojazdy mają być w pełni ubezpieczone od odpowiedzialności na wypadek szkód, albo organizator ubezpieczy członków jury i stewarda (stewardów) od takich szkód.

Organizator zawodów jest także odpowiedzialny za wyżej opisane koszty dla stewarda podczas zawodów testowych i może być zobowiązany do pokrycia kosztów dodatkowych wizytacji stewarda lub innej stosownej osoby wyznaczonej przez prezydium CIVL. Taka dodatkowa wizytacja będzie zarządzana przez prezydium, jeśli konieczne jest upewnienie się, że odpowiednio poradzono sobie z zasadniczymi kwestiami, zidentyfikowanymi podczas zawodów testowych.

2.9.6.2 Przez CIVL

CIVL jest odpowiedzialne za opłacenie stewarda na zawodach 1. kategorii i zawodach testowych w wysokości 50 EUR za zaplanowany dzień zawodów, jednak za nie więcej niż 16 dni. CIVL także odpowiada za opłacenie członków jury na zawodach 1. kategorii w wysokości 25 EUR za zaplanowany dzień zawodów, jednak nie więcej niż 14 dni. Uposażenie to nie dotyczy członków jury pracujących na odległość. Organizatorzy nie są już zobowiązani do płacenia członkom jury 10 EUR za dzień. Płatności zostaną dokonane po otrzymaniu przez sekretariat FAI poprawnie wypełnionego formularza wydatków i zatwierdzeniu go przez CIVL zgodnie z obowiązującymi procedurami.

2.9.7 Wyposażenie

Jeśli będzie to konieczne, organizator zawodów ma obowiązek wyposażyć jury i stewardów w radio działające na częstotliwościach używanych podczas zawodów oraz w telefon komórkowy kompatybilny z miejscowym systemem.

2.10 Obowiązki kierowników drużyn

2.10.1 Współpraca

Kierownik drużyny jest łącznikiem między organizatorem a swoją drużyną i jest odpowiedzialny za stosowne zachowanie się jej członków, za upewnienie się, że nie latają w złym stanie zdrowia, mogącym stanowić zagrożenie dla reszty uczestników oraz że w pełni rozumieją przepisy.

2.10.2 Prawa

Kierownik drużyny ma prawo wycofać z zawodów dowolnego członka swojej drużyny.

2.10.3 Raporty z wypadków

Każdy kierownik drużyny jest odpowiedzialny za przekazanie kierownikowi ds. bezpieczeństwa raportu z każdego wypadku, w którym uczestniczył członek jego drużyny. Raport musi być przekazany przed spotkaniem kierowników drużyn następnego dnia po wypadku.

2.11 Paralotnie wielomiejscowe

Na zawodach 1. kategorii dozwolone są wyłącznie paralotnie jednomiejscowe.

2.12 Ubezpieczenie

Przed rozpoczęciem lotów z miejsca, w którym będą się odbywać zawody, organizatorowi zawodów musi zostać dostarczony dowód ubezpieczenia zgodnego z wymaganiami podanymi przez organizatora na formularzu rejestracyjnym lub w regulaminie zawodów.

2.13 Numery startowe

Organizator przydzieli każdej paralotni numer startowy składający się z cyfr lub liter, który zazwyczaj umieszcza się pośrodku dolnej powierzchni skrzydła, w pobliżu krawędzi natarcia. Mogą być także wymagane numery na kaskach.

Wielkość cyfr lub liter oraz przestrzeń, którą dla nich należy pozostawić na skrzydle winny być wyraźnie określone w regulaminie zawodów.

Brak numeru na skrzydle jest przewinieniem technicznym, za które pilot może otrzymać stosowną karę.

2.14 Rejestracja i kontrola dokumentów

Po przyjeździe na miejsce rozgrywania zawodów kierownik drużyny i wszyscy członkowie drużyny muszą się stawić w biurze rejestracyjnym, aby przedstawić do sprawdzenia swoje dokumenty i uzyskać wszelkie dodatkowe przepisy i informacje. Moment zakończenia okresu rejestracji jest uważany za oficjalne rozpoczęcie mistrzostw.

Po otwarciu okna startowego do pierwszej konkurencji nie można już dokonywać zmian pilotów ani paralotni, z wyjątkiem przypadków opisanych w punkcie 11.1.3 (Uszkodzenie paralotni zawodnika).

2.15 Odprawa

Kierownik zawodów przeprowadzi odprawę dla kierowników i/lub zawodników przed każdą konkurencją, podczas której przekaze wszystkie informacje dotyczące warunków meteorologicznych i sposobu rozgrywania konkurencji. Konkurencja, prognoza pogody, informacje dotyczące przestrzeni powietrznej i inne szczególne wymagania muszą być podane na piśmie. Jeśli jest taka możliwość, informacje o prognozie pogody powinien przekazywać meteorolog, przygotowany do odpowiadania na pytania pilotów.

Wymogi dotyczące bezpieczeństwa podane na odprawie mają status przepisów.

W przypadku złej pogody odprawa może być przełożona z wyznaczonej godziny na termin późniejszy.

Wszystkie odprawy muszą być prowadzone wyłącznie w języku angielskim.

2.16 Spotkania kierowników drużyn

Poza codziennymi odprawami, komunikacja między organizatorem a zawodnikami odbywa się zazwyczaj poprzez spotkania kierowników drużyn. Spotkania odbywają się z inicjatywy kierownika zawodów, ale muszą także zostać zorganizowane w ciągu 18 godzin od wyrażenia takiej potrzeby przez minimum pięciu kierowników drużyn.

2.17 Przepisy operacyjne

2.17.1 Przestrzeganie prawa

Każdy zawodnik jest zobowiązany do przestrzegania prawa oraz przepisów lotniczych kraju, w którym rozgrywane są zawody.

2.17.2 Zdarność do lotu

Każda paralotnia winna być użytkowana zgodnie z ograniczeniami świadectwa zdolności do lotu lub pozwolenia na loty oraz tymi podanymi przez producenta. Zabronione jest wykonywanie manewrów stwarzających zagrożenie dla innych zawodników lub publiczności, oraz nieuzgodnionej akrobacji.

2.17.3 Kontrola przed lotem

Każdy pilot ma obowiązek skontrolowania swojej paralotni przed startem i może na niej latać tylko kiedy jest w pełni sprawna. Piloci muszą zapewnić dokładną kontrolę taśm udowych uprząży bezpośrednio przed startem.

2.18 Bezpieczeństwo lotu

2.18.1 Odprawa bezpieczeństwa

Przed rozpoczęciem lotów w zawodach wszyscy piloci mają obowiązek uczestnictwa w odprawie zorganizowanej przez Kierownika ds. bezpieczeństwa (2.7.2.2).

2.18.2 Niebezpieczne zachowania w powietrzu

Każdy pilot jest odpowiedzialny za to, żeby zawsze latać w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz innych. Kierownicy mogą nakładać kary na zawodników, którzy nie stosują się do tej zasady, a nawet usunąć ich z punktacji.

2.18.3 Całkowity zakaz lotów

Zarówno kierownik zawodów, jak i kierownik ds. bezpieczeństwa mają prawo zakazać lotów w miejscu rozgrywania zawodów, jeśli konkurencja lub dzień zostały anulowane ze względu na niebezpieczne warunki.

2.18.4 Kask i spadochron zapasowy

Używanie kasku jest obowiązkowe. (Por. 11.2.2).

Piloci muszą być wyposażeni w spadochron zapasowy w dobrym stanie technicznym.

Wszyscy piloci muszą posiadać ten spadochron zapasowy plus jeden dodatkowy. Ten drugi musi być dostępny ręką przeciwną w stosunku do zapasu głównego, a jeszcze lepiej, dostępny obiema rękoma.

Jako alternatywa do dwóch spadochronów zapasowych może być służyć jeden spadochron zapasowy, ale umożliwiający łatwe otwarcie obiema rękami.

Piloci muszą się upewnić, że zakresy wagowe obu zapasów, głównego i drugiego, są dopasowane do ich masy startowej. Piloci muszą regularnie sprawdzać i przekładać zapasy oraz ćwiczyć ich używanie w symulatorach lotu.

2.18.5 Sprawność fizyczna

Pilot nie może latać, jeśli nie jest fizycznie sprawny. Każda kontuzja, a także stosowanie lekarstw, które mogą mieć wpływ na zdolność pilota do odbywania lotów, muszą być zgłaszane Kierownikowi zawodów przed wystartowaniem. Stosowanie leków zwiększających wydolność organizmu jest zabronione (3.11.2 Części Ogólnej Kodeksu FAI).

2.18.6 Umiejętności pilota

Zarówno kierownik zawodów, jak i kierownik ds. bezpieczeństwa, w porozumieniu ze stewardem, mają prawo wykluczyć z zawodów pilotów, którzy wykazują brak umiejętności niezbędnych do bezpiecznego startu, lotu i lądowania.

2.18.7 Unikanie kolizji

Zawodnicy mają obowiązek przestrzegać międzynarodowych przepisów dotyczących poruszania się w przestrzeni powietrznej (*opublikowanych przez ICAO*). Muszą przestrzegać zasad dotyczących latania na żaglu, zakręcania i lądowania oraz uważnie obserwować otoczenie. Zawodnik wlatujący w komin, w którym krążą już inne paralotnie, musi rozpocząć krążenie w tym samym co one kierunku, niezależnie od różnicy wysokości. Wszyscy piloci mają obowiązek zapoznać się z regułami latania w termice, przedstawionymi w rozdziale 17. Niestosowanie się do tych reguł może oznaczać nałożenie kary na pilota, włącznie z dyskwalifikacją z zawodów.

Zawodnik uczestniczący w kolizji powietrznej nie może kontynuować lotu, jeśli stan techniczny skrzydła budzi jakiegokolwiek wątpliwości.

2.18.8 Latanie w chmurach

Latanie w chmurach jest zabronione a piloci nie mogą stosować urządzeń żyroskopowych ani innych przyrządów umożliwiających lot bez wzrokowego kontaktu z ziemią. Za udowodnione wlatywanie w chmury

będą nakładane kary. Za pierwszym razem będzie to 0 punktów za konkurencję, a za drugim – wykluczenie z zawodów.

2.18.9 Wstrzymanie, odwołanie lub zatrzymanie konkurencji

2.18.9.1 Wstrzymanie

Jeśli warunki pogodowe staną się niebezpieczne, kierownik zawodów może wstrzymać start do konkurencji. Jeżeli starty zostaną wstrzymane jedynie na krótko, kierownik nie musi odwoływać konkurencji.

2.18.9.2 Odwołanie

Jeśli warunki staną się niebezpieczne, kierownik zawodów może odwołać konkurencję jeszcze przed startem któregokolwiek z zawodników.

2.18.9.3 Zatrzymanie

Kierownik może zatrzymać konkurencję po wystartowaniu części lub wszystkich zawodników tylko w przypadku pogorszenia się warunków pogodowych lub wystąpienia innych zagrożeń, których piloci nie będą mogli uniknąć, a które mogą narazić ich na niebezpieczeństwo.

2.18.9.4 Ogłoszenie

Jeśli konkurencja zostaje zatrzymana, organizator ma obowiązek ogłosić ten fakt na częstotliwości zawodów i częstotliwości bezpieczeństwa. Dodatkowo należy powiadomić uczestników poprzez kierowników drużyn. Jeśli to możliwe, komunikat powinien być także powtórzony na częstotliwościach drużyn. Zatrzymane konkurencje są punktowane zgodnie z zasadami zawartymi w dokumencie CIVL GAP – Centralny system punktacji zawodów przelotowych w lotnictwie i paralotnictwie.

2.18.10 Balast

Pilot może zabrać ze sobą odrzucający balast jedynie w postaci drobnego piasku lub wody. Balastu nie wolno zrzucić, jeśli mogłoby to zaszkodzić innym zawodnikom lub osobom postronnym. Całkowita masa startowa nie może przekraczać masy własnej pilota plus 33 kg sprzętu i balastu. Masę własną pilota mierzymy w spodniach, koszulce i bieliźnie.

2.18.11 Maksymalna prędkość wiatru

Organizator musi ująć w regulaminie zawodów rozsądną maksymalną prędkość wiatru, przy której można rozegrać konkurencję.

2.18.12 Latanie blisko nad ziemią

Organizator musi się upewnić, że podczas lotu po ostatniej prostej do mety w normalnych warunkach każdy pilot będzie miał wystarczającą wysokość na rzucenie zapasu i bezpieczne wylądowanie, jeśli wystąpią jakieś problemy.

2.18.13 Przekazywanie informacji o bezpieczeństwie przez pilotów

2.18.13.1 Podczas lotu

Wszyscy piloci mają obowiązek obserwować warunki i powinni poinformować kierownika zawodów, bezpośrednio lub przez team leadera, jeśli staną się one zbyt niebezpieczne. Aby uniknąć nieporozumień, należy stosować następujące określenia (w języku angielskim – *przyp. tłum.*): *level one* (poziom 1) – bezpiecznie, *level two* (poziom 2) – silne warunki, *level three* (poziom 3) – warunki za silne.

2.18.13.2 Po wylądowaniu

Formularz weryfikacyjny po wylądowaniu (14.5.3) musi zawierać następujące opcje i musi go wypełnić każdy pilot:

Zaznacz pola wyboru lub równoważne określenie

- 1 – bezpiecznie (*safe*)
- 2 – niebezpiecznie dla mnie (*unsafe for me*)
- 3 – niebezpiecznie (*unsafe*)

Szacowana wysokość podstawy chmur w cylindrze startowym

Szacowana wysokość podstawy chmur pod koniec konkurencji

2.18.14 Live tracking

Live tracking (śledzenie na żywo pozycji pilota – *przyp. tłum*) jest obowiązkowy na przelotowych zawodach 1. kategorii i zawodach testowych. Organizatorzy mogą w momencie składania oferty złożyć wnioski o wyjątek od tej reguły, który będzie rozpatrzony przez komisję paralotniową.

2.19 Loty próbne

Żaden zawodnik nie może wystartować podczas trwania zawodów z oficjalnego miejsca startu bez zgody kierownika zawodów.

2.20 Pomoc z zewnątrz dla zawodników

2.20.1 Nawigacja

Wszelka pomoc ze strony statków powietrznych nie biorących udziału w zawodach, w tym również zawodników nie biorących udziału w konkurencji jest zabroniona. Po rozpoczęciu konkurencji oblatywacze pogody mają obowiązek natychmiast lądować lub poruszać się wyłącznie w wyznaczonym wcześniej obszarze (zob. rozdział 7, Oblatywacze pogody).

2.20.2 Radio

Jeśli pozwala na to miejscowe prawo, piloci mają obowiązek posiadania radia pozwalającego na komunikację dotyczącą bezpieczeństwa na wskazanej przez organizatora częstotliwości. Podczas lotu radio musi być włączone i nastawione na częstotliwość organizatora bądź częstotliwość kierownika teamu. Wszyscy piloci muszą być w stanie nadawać i odbierać na częstotliwości bezpieczeństwa.

2.20.3 GPS

Użycie odbiorników GPS lub podobnych instrumentów pozycjonujących jest dozwolone jedynie w celach nawigacyjnych i do zapisu trasy lotu.

2.21 Zwózka z trasy

Jeśli organizator zapewnia zwózkę z trasy, kolejna konkurencja nie może się rozpocząć o ile wszyscy zawodnicy ze sprawnym sprzętem nie zostaną zwiezieni na czas.

2.22 Dni odpoczynku

Kierownik zawodów może ogłosić dzień odpoczynku po sześciu z rzędu dniach lotnych, o ile nie jest to ostatni dzień zawodów. Zasady ustalania dni odpoczynku muszą być ogłoszone przed rozpoczęciem zawodów.

2.23 Konkurencje na mistrzostwach

2.23.1 Ustalanie konkurencji

Podczas ustalania konkurencji kierownik zawodów powinien wziąć pod uwagę przeciętny poziom pilotów. W danej klasie FAI wszyscy piloci muszą otrzymać tę samą konkurencję.

2.23.2 Dodatkowe typy konkurencji

Podczas składania oferty na zorganizowanie mistrzostw mogą zaproponować nowy typ konkurencji, pod warunkiem, że mają wystarczające doświadczenie w organizowaniu takich konkurencji w zawodach narodowych.

Kierownik zawodów może podać alternatywne konkurencje podczas odprawy, w razie gdyby warunki się pogorszyły, ale nie może zmienić konkurencji, jeśli piloci już wystartowali.

2.23.3 Ponowny start do konkurencji

Ponowny start zazwyczaj nie jest dozwolony, chyba że jest to zaznaczone w regulaminie zawodów. Pilot startujący ponownie do konkurencji nie może mieć pierwszeństwa przed pilotem, który jeszcze ani razu nie startował.

2.23.4 Czasy zamknięcia

Kierownik zawodów musi określić podczas odprawy do konkurencji godziny, o których zostaną zamknięte start, punkty zwrotne i linia mety. Może on także ustalić godzinę ostatniego lądowania. Jeśli start zostanie przesunięty, wszystkie pozostałe czasy zostaną przesunięte o tę samą wielkość, pod takim warunkiem, że godzina ostatniego lądowania nie może być ustalona na później niż 30 minut po zachodzie słońca. Godzina ta może być jeszcze wcześniejsza, jeśli tak wynika z przepisów narodowych lub względów praktycznych. W takim przypadku musi być określona w regulaminie zawodów.

2.24 Systemy startu do konkurencji i zarządzanie startem

Organizator może zastosować dowolny system startu do konkurencji dopuszczany przez CIVL w momencie zatwierdzania oferty organizacji mistrzostw. Wybrany system musi być opisany w regulaminie zawodów. Regulamin musi także zawierać minimalny czas, przez jaki okno musi być otwarte, aby konkurencja została uznana za ważną.

2.24.1 Czas otwarcia okna startowego

Czas otwarcia okna startowego jest obliczany na podstawie liczby zawodników oraz liczby miejsc startowych, przy założeniu, że każdy pilot powinien mieć minimum 30 sekund na bezpieczny start.

2.24.2 Wydłużenie czasu otwarcia okna startowego

Czas, o który można wydłużyć otwarcie okna startowego będzie podany na odprawie i zostanie wykorzystany w przypadku, gdy okno było zamykane ze względów bezpieczeństwa.

2.24.3 Start uporządkowany

Jeśli startowisko nie jest wystarczająco duże, aby pomieścić wszystkich zawodników, można zastosować system startu uporządkowanego. Pierwszego dnia kolejność jest ustalana według rankingu WPRS, a w następane dni według klasyfikacji zawodów. W obu przypadkach 15 najwyższej sklasyfikowanych pilotów i 5 najwyższej sklasyfikowanych pilotek będzie miało prawo wybrać dowolny moment do startu.

2.24.4 Porządkowi na starcie

W przypadku, gdy stosowany system startu wymaga przestrzegania wyznaczonych pasów startowych lub gdy piloci muszą ustawić się w kolejce, organizator musi zapewnić minimum trzy osoby porządkowe na jeden pas lub miejsce do startu, bez względu na to, czy start jest uporządkowany, czy nie.

2.25 Rozpoczęcie konkurencji

2.25.1 Zapisy ogólne

Start może być albo powietrzny, albo ziemny, natomiast czas rozpoczęcia wyścigu może być albo pojedynczy (Wyścig do mety – *Race to Goal*), albo wielokrotny (Wyścig z czasem indywidualnym - *Elapsed Time Speed Run*).

2.25.2 Pierwszy czas startu

Czas pomiędzy otwarciem okna startowego a pierwszym czasem startu konkurencji musi być nie mniejszy niż wyznaczony w regulaminie zawodów minimalny czas otwarcia okna, wydłużony o realistyczny czas potrzebny na zdobycie wysokości i przelecenie do skraju cylindra startowego.

2.25.3 Propozycja innego systemu startu

Ewentualny nowy system może zostać zastosowany pod warunkiem, że był on już z powodzeniem zastosowany podczas przynajmniej jednych zawodów rangi mistrzostw narodowych o rozmiarach podobnych do zawodów, na które jest składana oferta. Organizator musi szczegółowo przedstawić swoją propozycję, zanim oferta zostanie zaakceptowana.

2.26 Przebieg konkurencji

2.26.1 Nieudany start

Jeśli pilotowi nie uda się wystartować, albo będzie musiał wylądować ze względów bezpieczeństwa tuż po starcie, próba ta nie będzie zaliczana jako jeden z dozwolonych startów, jednak od tej próby będzie liczony czas startu do konkurencji.

2.26.2 Kontrola na starcie, punktach zwrotnych i mecie.

Kontrola na starcie, mecie i punktach zwrotnych będzie dokonywana metodą zatwierdzoną przez CIVL, opisaną w regulaminie zawodów. Szczegóły dotyczące przekraczania linii mety zostały wytłumaczone w punkcie 2.28 poniżej.

2.26.3 Sekcja pomiaru czasu

Na zawodach 1. kategorii kierownik zawodów powinien ustanawiać koniec sekcji pomiaru czasu przed linią mety, aby wykluczyć sytuację, w której piloci lecą szybko blisko nad ziemią. Jego minimalna odległość od mety powinna wynosić 500 m, chyba że istotne czynniki bezpieczeństwa wymagają innych rozwiązań.

2.27 Lądowanie poza metą

Jeśli pilot wylądował z dala od mety wyznaczonej w konkurencji, musi jak najszybciej powiadomić o tym organizatora - osobiście, telefonicznie lub przez radio (jeżeli jego użycie jest dozwolone), w najgorszym wypadku nie później niż czas zamknięcia konkurencji. Po powrocie do bazy zawodów musi zgłosić się do punktu odczytywania GPSów ze swoim odbiornikiem. Jeżeli przez zaniedbanie pilot nie wypełni tego obowiązku, może otrzymać zero punktów za konkurencję lub zostać obciążony kosztami akcji ratowniczej zorganizowanej z jego powodu.

Dowodem lądowania jest zapis z urządzenia GPS, uzyskany za pomocą zatwierdzonego systemu weryfikacji lotów (Rozdział 14, Zasady weryfikacji lotu za pomocą GPS).

2.28 Meta na zawodach przelotowych

Możliwe są dwie metody kontroli mety: z fizyczną linią mety lub bez niej. Z wielu względów (bezpieczeństwo, dokładność pomiarów, atrakcyjność dla publiczności i mediów) organizatorzy powinni stosować fizyczną linię mety najczęściej jak to możliwe.

2.28.1 Rodzaje mety

Istniejące możliwości są zdefiniowane w dokumencie CIVL GAP – Centralny system punktacji zawodów przelotowych w lotniarstwie i paralotniarstwie.

2.28.2 Przydatność mety

Przed wyznaczeniem mety, także wirtualnej, organizator musi osobiście sprawdzić, czy miejsce pozwala na bezpieczne lądowanie i czy na podejściu i w okolicy nie ma niebezpiecznych przeszkód. Mety z obsługą naziemną są lepsze niż mety wirtualne i organizatorzy zawodów powinni stosować mety wirtualne tylko w wyjątkowych przypadkach. Przed rozpoczęciem zawodów stewardzi powinni upewnić się u kierownika zawodów, że wszystkie miejsca wyznaczone na metę są odpowiednie i bezpieczne.

2.29 Granice lotów

2.29.1 Granice narodowe

O ile w regulaminie zapisów nie ma pozwolenia na przekraczanie granic, loty zakończone poza granicami kraju lub stanu organizatora powinny być liczone tylko do miejsca, w którym linia łącząca punkt startu lub ostatni punkt zwrotny z miejscem lądowania po raz ostatni przecina granicę.

2.29.2 Przestrzeń kontrolowana

Organizator ma obowiązek opisać w regulaminie zawodów lub na odprawie przestrzeń kontrolowaną lub inne strefy, w których loty są zakazane lub ograniczone. Takie strefy muszą być dokładnie zaznaczone na opublikowanych mapach oraz udostępnione w postaci plików openair.txt, aby można je było wyświetlić w instrumentach nawigacyjnych i używać podczas weryfikowania punktacji.

Jeżeli zapis trasy pilota przebiega w odległości mniejszej niż 20 m od zakazanego obszaru, czy to w pionie, czy w poziomie, pilot otrzyma karę w wysokości 2% jego punktów za tę konkurencję za każdy metr, co oznacza, że po naruszeniu strefy o 30 m, pilot otrzyma zero punktów. Do kontroli naruszeń stref będzie brany pod uwagę cały lot, od startu do lądowania, bez względu na to, czy konkurencja będzie rozpoczęta, czy pilot rozpocznie lot po trasie i czy ją ukończy.

2.30 Niesportowe zachowanie

Sposób postępowania w przypadku niesportowego zachowania został opisany w rozdziale 10 „Zasady postępowania w przypadku niesportowego zachowania” oraz w punkcie 5.2 Części Ogólnej.

3 UDZIAŁ W ZAWODACH 1. KATEGORII

3.1 Maksymalna liczba uczestników

Maksymalna liczba uczestników na zawodach 1. kategorii nie może przekroczyć 150 pilotów. Maksymalna liczba pilotów w reprezentacji narodowej wynosi 6. Regulamin zawodów musi zawierać następujące informacje:

- Maksymalną liczbę pilotów, którzy mogą wziąć udział w zawodach.
- Maksymalną liczbę pilotów, których może zgłosić każdy kraj.
- Liczbę pilotów każdej płci, którzy mogą być zgłoszeni do zawodów przez swój NAC (jeśli jest to wymagane).
- Liczbę pilotów wchodzących w skład drużyny narodowej.

3.2 Reprezentacja narodowa

3.2.1 Liczebność reprezentacji

Podstawowy skład reprezentacji narodowej to jeden pilot i jedna pilotka. Jeśli po ustalonej w regulaminie zawodów dacie pozostają niewykorzystane miejsca, zostają one po jednym przydzielone krajom w kolejności od najwyższej do najniższej sklasyfikowanego według rankingu WPRS. Jeśli po tej realokacji nadal pozostają wolne miejsca, przydzielanie zaczyna się od nowa, zaczynając od najwyższej sklasyfikowanego kraju, z zastrzeżeniem, że miejsce przydzielone w składzie podstawowym kobiecie nie może być zajęte przez mężczyznę. Proces ten będzie trwał aż zajęte zostaną wszystkie miejsca lub do momentu 60 dni przed pierwszą zaplanowaną konkurencją mistrzostw. W procesie będzie brany pod uwagę ranking krajów WPRS na trzy miesiące kalendarzowe przed rozpoczęciem mistrzostw.

3.2.2 Drużyna kraju gospodarza

W procesie realokacji miejsc, kraj gospodarza powinien mieć możliwość wystawienia drużyny tak samo licznej, jak kraj najwyższej sklasyfikowany z zastrzeżeniem, że w podstawowym składzie miejsca kobiecego nie może zająć mężczyzna. Wszyscy dodatkowi piloci muszą spełniać wymagania kwalifikacyjne określone w Części 7B oraz regulaminie zawodów.

3.2.3 Zmiana pilota

Po otwarciu okna startowego pierwszego dnia zawodów nie można dokonać żadnych zmian w składzie reprezentacji.

3.2.4 Kierownik drużyny

Kierownik drużyny może być albo zawodnikiem, albo członkiem załogi, jednak najlepiej, jakby był dodatkową osobą.

3.3 Dodatkowi uczestnicy

3.3.1 Mistrzowie broniący tytułu

Aktualni mistrzowie i mistrzynie (świata i kontynentu) otrzymają miejsce na zawodach, aby mogli bronić tytułów, jeżeli nie zostaną wybrani do reprezentacji narodowej, jednak w takim przypadku nie będą liczeni do klasyfikacji drużynowej.

3.3.2 Piloci z innych kontynentów

Jeżeli w Otwartych Paralotniowych Mistrzostwach kontynentu pozostaną wolne miejsca na miesiąc przed rozpoczęciem zawodów, CIVL może dopuścić do zawodów kwalifikujących się pilotów z innych kontynentów. Piloci ci muszą spełniać ogólne kryteria kwalifikacyjne i będą dopuszczeni do zawodów zgodnie z klasyfikacją WPRS i na każdym z 4 pilotów będzie dopuszczana jedna pilotka.

3.4 Prawo do startu w zawodach

3.4.1 Kwalifikacje

Kryteria kwalifikacyjne dla wszystkich pilotów, którzy chcą wziąć udział w zawodach FAI kategorii 1. są następujące:

- Jeśli rodzimy kraj pilota wystawia sportowe licencje paralotniowe, to pilot musi posiadać ważną licencję w tej dyscyplinie.
- Każdy pilot musi posiadać ważną licencję sportową FAI wystawioną przez właściwą mu krajową władzę sportów lotniczych. Piloci z krajów członków kandydatów FAI mogą posługiwać się licencją wystawioną przez Sekretarza generalnego FAI.

3.4.2 Dodatkowe wymagania

W ciągu 24 miesięcy przed datą referencyjną, która wypada na 3 miesiące kalendarzowe przed rozpoczęciem zawodów pilot musi:

- Dla **mistrzostw świata**, być sklasyfikowanym w czołowej 400 światowego rankingu WPRS lub uzyskać minimum 45 pkt. WPRS w dowolnych zawodach paralotniowych FAI.
- Dla **mistrzostw Europy**, być sklasyfikowanym w czołowej 400 europejskiego rankingu WPRS lub uzyskać minimum 45 pkt. WPRS w dowolnych zawodach paralotniowych FAI.
- Dla innych **mistrzostw kontynentalnych**, być sklasyfikowanym w czołowej 1500 światowego rankingu WPRS lub uzyskać minimum 20 pkt. WPRS w dowolnych zawodach paralotniowych FAI.

Jeżeli organizator zawodów chce ustalić bardziej wymagające kryteria, muszą być one zawarte w ofercie na te zawody.

3.4.3 Ekipa organizatora

Żaden członek zespołu organizującego zawody kategorii 1. nie może w nich brać udziału.

3.4.4 Data kwalifikacji

Pilot musi spełnić kryteria kwalifikacyjne nie później niż na trzy miesiące kalendarzowe przed rozpoczęciem się zawodów.

3.4.5 Procedura kwalifikacji pilota i odpowiedzialność za nią

Aby uniknąć zbędnych wydatków związanych z podróżą i startem w zawodach oraz rozczarowania z powodu nie bycia przyjętym do zawodów, spełnienie kryteriów kwalifikacji będzie sprawdzane przez trzy strony:

- KNSL lub krajowe stowarzyszenie/federację przed wyborem reprezentacji;
- organizatora zawodów;
- pilota. Upewnienie się, że się spełnia wszystkie kryteria kwalifikacyjne, jest obowiązkiem każdego pilota.

3.4.5.1 Obowiązki organizatora zawodów to

- upewnienie się, że na każdym formularzu zgłoszeniowym jest podpisana deklaracja, iż pilot spełnia kryteria kwalifikacyjne CIVL;
- zgłoszenie do KNSL każdego pilota, co do którego istnieje podejrzenie, że nie spełnia wymagań.

Jeśli pilot/ka nie spełnia warunków kwalifikacji, nie może on/ona być dopuszczony/a do zawodów.

3.5 Wyjątki od wymogów kwalifikacyjnych

3.5.1 Zgłoszenia

Aby uzyskać zwolnienie pilota z danego wymogu kwalifikacyjnego, właściwa krajowa władza sportów lotniczych musi przedstawić zgłoszenie z dowodami na doświadczenie pilota w zawodach międzynarodowych. Do obowiązków krajowej władzy należy upewnienie się, żeby koordynator zawodów CIVL otrzymał je najpóźniej 60 dni przed zawodami.

3.5.2 Wytyczne dotyczące akceptacji

Wyjątki nie będą akceptowane na mistrzostwa świata i Europy.

4 ZAWODY FAI 2. KATEGORII

4.1 Przepisy ogólne

4.1.1 Normy kolizyjne

Przepisy dotyczące zawodów 2. kategorii powinny być w miarę możliwości zgodne z przepisami dla zawodów 1. kategorii i nie powinny z nimi kolidować w kwestiach zasadniczych.

Zaznacza się, że KNSL są odpowiedzialne za zarządzanie sportem na ich własnym terytorium i mają odpowiednią wiedzę o miejscowych uwarunkowaniach. W związku z tym to KNSL najlepiej wiedzą, które przepisy są odpowiednie na ich imprezy sportowe. Organizatorzy zawodów 2. kategorii powinni podejmować własne decyzje biorąc pod uwagę powyższą zasadę.

Zawody 2. kategorii, które są jednocześnie zawodami testowymi przed imprezą 1. kategorii, będą oparte w jak największym stopniu na przepisach zawodów 1. kategorii oraz wzorcowym regulaminie zawodów, z wyłączeniem wymogów kwalifikacyjnych oraz wymogu dodatkowych stewardów z ramienia FAI.

Organizatorzy powinni dobrze znać wszystkie zapisy Części 7. Zawody testowe rozgrywane są po to, żeby upewnić się, że organizatorzy będą świadomi, jakie wymagania związane są z zawodami 1. kategorii oraz że im podolają.

4.1.2 Język

Przepisy oraz informacje przekazywane władzom sportów lotniczych oraz zawodnikom winny być w języku angielskim i, według uznania organizatora, w języku francuskim oraz/lub języku kraju gospodarza. Wersja angielska jest nadrzędna wobec innych wersji.

4.1.3 Zwierzchnictwo FAI

Wszelkie przepisy, regulacje, program i inne oficjalne dokumenty muszą zawierać zapis o zwierzchnictwie FAI oraz logo FAI.

4.1.4 Rodzaj zawodów

Jedynie zawody definiowane jako Międzynarodowe Zawody Sportowe lub Otwarte Mistrzostwa Kraju (Część Ogólna 3.1.3 i 3.1.4) oraz spełniające warunki przedstawione poniżej, mogą być zatwierdzone przez CIVL jako zawody 2. kategorii. Aby zapewnić równe szanse pilotom zagranicznym, podczas zawodów 2. kategorii nie może być zaplanowany więcej niż jeden dzień przerwy między konkurencjami. Zawody odbywające się w tym samym miejscu dla tej samej klasy FAI z pokrywającymi się datami nie będą akceptowane jako zawody 2. kategorii, chyba że będą to zawody w różnych pod-klasach (otwarta, seryjna, sportowa) i całkowita liczba zawodników we wszystkich pod-klasach nie przekroczy 150.

4.1.5 Licencje sportowe

Zawodnik startujący w zawodach 2. kategorii musi posiadać ważną licencję sportową FAI.

4.1.6 Światowy ranking pilotów (WPRS)

Piloci biorący udział w ważnych zawodach 2. kategorii otrzymają punkty do światowego rankingu pilotów według zasad obowiązujących w danym momencie.

4.2 Wymagania

4.2.1 Upoważnienie krajowego nadzoru sportów lotniczych (KNSL- NAC)

Jedynie zawody zatwierdzone przez krajowy nadzór sportów lotniczych mogą uzyskać status 2. kategorii. Jeśli zawody mają się odbyć na terenie obcego kraju, organizator musi powiadomić także KNSL kraju gospodarza. Pisemna zgoda musi być przesłana do FAI/CIVL wraz z formularzem zgłoszeniowym.

4.2.2 Powiadomienie o zawodach

Organizator musi powiadomić koordynatora zawodów CIVL o imprezie z przynajmniej miesięcznym wyprzedzeniem.

4.2.3 Zgłoszenie zawodów

Minimum 30 dni przed wpisaniem zawodów do kalendarza organizator musi dostarczyć:

- wypełniony formularz aplikacyjny koordynatorowi zawodów CIVL;
- opłatę rejestracyjną (6.2) wraz z kopią formularza zgłoszeniowego do FAI;

- adres strony internetowej lub adres e-mail, gdzie międzynarodowi piloci będą mogli zapisywać się na zawody oraz szczegóły dotyczące zapłaty wpisowego.

Dzięki tej procedurze zawody będą mogły się pojawić w kalendarzu FAI oraz zostać ogłoszone jako zawody 2. kategorii.

4.2.4 Dni rezerwowe

Organizator może podać drugi termin jako daty rezerwowe dla zawodów. Termin ten może być wykorzystany, jeżeli organizator przełoży zawody przed ich rozpoczęciem lub jeśli podczas pierwszego terminu nie było możliwości rozpocząć żadnej konkurencji (tj. żaden pilot nie wystartował ze względu na warunki). „Data rezerwowa” będzie umieszczona w kalendarzu zawodów FAI razem z terminem podstawowym. Termin rezerwowy może być użyty po spełnieniu następujących warunków:

- Organizator zawodów powiadomi koordynatora zawodów CIVL jak tylko zawody zostaną przełożone, nie później niż 48 godzin przed końcową datą zawodów (aby można było uaktualnić kalendarz FAI tak, aby daty rezerwowe stały się datami podstawowymi zawodów).
- Każdy pilot, który nie może uczestniczyć w zawodach w drugim terminie ma prawo do otrzymania zwrotu minimum 80% zapłaconej płaty wpisowej. Przepisy dotyczące zwrotów wpisowego muszą być umieszczone w regulaminie zawodów.

4.2.5 Przełożenie zawodów

Jeśli zawody zostają odwołane i każdy z zawodników będzie miał możliwość otrzymania z powrotem wpisowego, zawody te mogą zostać przełożone na inny termin z zachowaniem 30-dniowego okresu na powiadomienie. Czas ten jest mierzony od momentu rozpoczęcia zawodów.

4.2.6 Piloci międzynarodowi

Aby zawody otrzymały status 2. kategorii, minimum 25% maksymalnej liczby uczestników musi być zarezerwowane dla pilotów narodowości innej niż narodowość organizatora, np. jeśli maksymalna liczba miejsc wynosi 100, 25 miejsc musi być zarezerwowanych dla pilotów zagranicznych. Ostateczny termin rejestracji dla pilotów zagranicznych musi być wyznaczony na nie później niż 15 dni przed zawodami. Po tej dacie niewykorzystane miejsca mogą być rozdzielone według uznania organizatora.

4.2.7 Skargi i protesty

Sposób i terminy składania skarg i protestów muszą być umieszczone w regulaminie zawodów i być w zgodzie z Częścią Ogólną Kodeksu FAI. Prawa do odwołania się do FAI są opisane w rozdziale 9 Części Ogólnej i wszystkie takie odwołania muszą być kierowane przez krajową władzę sportów lotniczych zainteresowanego pilota, poza przypadkami opisanymi w Części Ogólnej.

4.3 Uznanie zawodów za ważne

4.3.1 Maksymalna liczba uczestników

Maksymalna liczba uczestników nie może przekroczyć 150, czyli maksymalnej liczby miejsc na zawodach 1. kategorii.

4.3.2 Konkurencje

Wszyscy zawodnicy muszą otrzymać tę samą konkurencję z tego samego miejsca w te same dni.

4.4 Wyniki

4.4.1 Termin przesłania

Organizatorzy zawodów 2. kategorii muszą dostarczyć oficjalne wyniki do koordynatora zawodów CIVL w ciągu 7 dni od zakończenia zawodów. Jeśli w tym czasie wyniki nie zostaną otrzymane, siódmego dnia CIVL wyśle przypomnienie do organizatora i do krajowej władzy sportów lotniczych. Jeżeli w ciągu 14 dni CIVL nie otrzyma oficjalnych wyników, zostanie wysłane kolejne przypomnienie i do rankingu WPRS zostaną wprowadzone wyniki nieoficjalne (uzyskane z wiarygodnego źródła). Jeżeli oficjalne wyniki nie zostaną przesłane w ciągu 30 dni, wyniki nieoficjalne zostaną uznane za końcowe i oficjalne.

4.4.2 Format

Wszystkie wyniki powinny zawierać numer identyfikacyjny CIVL każdego pilota. Pliki w formacie PDF nie będą przyjmowane, dane do rankingu WPRS mogą być przesłane w następujących formatach:

Plik FSDB z programu FS

Pełna baza danych z programu RACE

Plik w formacie Excel (.xls lub .csv) z wynikami w następującej kolejności:

Imię i nazwisko, kraj (kod IOC), punkty (całkowite), numer licencji FAI, numer identyfikacyjny CIVL pilota.

4.4.3 Odrzucanie konkurencji

Wyniki zawodów, w których były odrzucane konkurencje będą uwzględniały pełną liczbę rozegranych konkurencji dla wyliczenia współczynnika Ta. Jeżeli organizator zawodów odrzuci jedną konkurencję dla wszystkich zawodników, faktycznie stanie się ona nieważna i nie będzie zaliczana do Ta w rankingu WPRS.

4.4.4 Odpowiedzialność

Jeżeli zawody 2. kategorii nie są organizowane przez ani w imieniu krajowej władzy sportów lotniczych (np. zawody pucharu świata), za przesłanie wyników na czas przez organizatora odpowiedzialny jest KNSL kraju, w którym rozgrywane są zawody.

4.4.5 Nieodwracalność wyników

Wszystkie wyniki i rankingi opublikowane na stronie CIVL będą uznane za ostateczne po 3 miesiącach od ostatniego dnia zawodów.

4.5 Bezpieczeństwo

Zaleca się, aby zawody 2. kategorii spełniały wymagania dotyczące bezpieczeństwa zawodów 1. kategorii, jak również wszelkie dodatkowe wymagania wynikające z warunków lokalnych. Jeśli na zawodach 2. kategorii nie został wyznaczony osobno kierownik ds. bezpieczeństwa, kierownik zawodów musi przeprowadzić odprawę bezpieczeństwa przed rozpoczęciem latania.

5 SYSTEMY PUNKTACJI NA ZAWODACH 1. KATEGORII

5.1 Postanowienia ogólne

Szczegółowe zasady punktowania zawodów 1. kategorii są zawarte w dokumencie CIVL „GAP – Centralny system punktacji zawodów przelotowych w lotniarstwie i paralotniarstwie”. W przypadku konfliktu między niniejszym dokumentem, a dokumentem CIVL GAP, pierwszeństwo mają zapisy dokumentu CIVL GAP.

5.2 Systemy i formuły punktacji

5.2.1 Punktacja zawodów

Program do punktacji służy do nagradzania pilotów za ich osiągnięcia w jak najbardziej sprawiedliwy sposób. Do punktowania zawodów zostanie zastosowany zatwierdzony przez CIVL program (por. 5.2.2), który umożliwia zastosowanie najnowszej, zatwierdzonej przez CIVL formuły GAP, zdefiniowanej w aktualnej wersji dokumentu CIVL GAP. Najnowsza wersja dokumentu CIVL GAP, który opisuje najnowszą wersję formuły GAP, jest dostępna w biurze FAI lub na stronie CIVL.

5.2.2 Zatwierdzone programy

Program zatwierdzony przez CIVL to FS (*Flight Scoring*), dostępny nieodpłatnie na stronie <http://fs.fai.org>.

5.2.3 Parametry nominalne

Parametry nominalne, zgodne z definicjami zawartymi w dokumencie CIVL GAP, muszą zostać opublikowane przez organizatora na piśmie przed rozpoczęciem pierwszej konkurencji. Po rozpoczęciu pierwszej konkurencji nie mogą być zmienione.

5.2.4 Używanie filtrów

Niektóre programy do punktacji pozwalają na użycie filtrów podczas wyliczania wyników. W zawodach 1. kategorii, w których uczestniczą piloci-goście, np. w mistrzostwach kontynentu, piloci ci nie mogą być odfiltrowani przy obliczaniu wyników, gdyż swoją obecnością mieli wpływ na osiągnięcia innych podczas konkurencji, a także mogli mieć wpływ na współczynnik prowadzenia.

5.3 Brak punktów

5.3.1 DNF (*Did Not Fly* - pilot nie leciał)

Pilot, który jest obecny na startowisku przed konkurencją, ale decyduje się nie lecieć, otrzymuje zero punktów i jest oznaczony na wynikach jako DNF.

5.3.2 DSQ (*Disqualified* - zdyskwalifikowany)

Pilot, który zostaje zdyskwalifikowany, otrzymuje zero punktów i zostaje oznaczony na wynikach za tę konkurencję i za wszystkie kolejne konkurencje jako DSQ.

5.3.3 ABS (*Absent* - nieobecny)

Pilot, który wycofuje się z powodu choroby lub wypadku, zostaje oznaczony jako ABS na wszystkich kolejnych konkurencjach i nie jest już uwzględniany w punktacji grupy lub klasy, w której startował, we wszystkich konkurencjach, w których nie może latać. Pilot, który się wycofuje ze względu na problemy ze sprzętem również może zostać oznaczony jako ABS, po zatwierdzeniu tego faktu przez kierownika ds. bezpieczeństwa. W każdym przypadku pilot nosił oznaczenie ABS do momentu, kiedy kierownik ds. bezpieczeństwa zatwierdzi naprawę lub wymianę sprzętu.

5.4 Rekompensaty punktowe

5.4.1 Udzielenie pomocy poszkodowanym pilotom

Zawodnik, który wylądowuje, aby pomóc pilotowi poszkodowanemu w wypadku, nie może z tego powodu ponosić strat. Liczbę punktów, jakie otrzyma on w ramach rekompensaty, ustali kierownik zawodów po wzięciu pod uwagę wszystkich okoliczności. Wytyczne dotyczące zachowania w przypadku pilotów w niebezpieczeństwie opisane są w rozdziale 9, Zasady udzielania pomocy pilotom w niebezpieczeństwie. Sprawiedliwym rozwiązaniem wydaje się przyznanie zawodnikowi znormalizowaną średnią liczbę punktów za konkurencję, jakie uzyskał uprzednio w zawodach.

5.4.2 W wyniku skargi lub protestu

Jeżeli protest pilota lub grupy pilotów jest utrzymany w mocy, jury musi rozważyć rekompensatę punktową dla nich, biorąc pod uwagę prawa innych pilotów w zawodach i odwoływać konkurencję jedynie w przypadku, gdy nie ma innego sprawiedliwego rozwiązania.

5.5 Tabele z punktacją

Muszą być stosownie oznaczone jako „nieoficjalne” lub „oficjalne” i opisane datą i godziną opublikowania.

5.6 Uznanie zawodów za ważne

Zawody 1. kategorii zostaną uznane za ważne do celów przyznania tytułów mistrzowskich, jeżeli suma punktów zwycięzców poszczególnych konkurencji wyliczonych przy użyciu zatwierdzonej formuły punktacji będzie równa lub wyższa niż 1500.

5.7 Lista kar

5.7.1 Dozwolone kary

Kierownik zawodów będzie nakładać kary za naruszenie lub niedostosowanie się do przepisów lub regulaminu zawodów. W zależności od powagi przewinienia, kara może się wahać od upomnienia po dyskwalifikację. O ile niniejsze przepisy lub regulamin zawodów nie mówią inaczej, o karze decyduje kierownik zawodów. Zastosowane może zostać:

- Upomnienie.
- Kara proceduralna.
- Odjęcie punktów. Może być to ustalona liczba punktów za przewinienie lub procent punktów zwycięzcy. Ustalona liczba punktów nie może być wyższa niż punkty zwycięzcy za daną konkurencję.
- Przesunięcie w dół klasyfikacji.
- Dyskwalifikacja.

5.7.2 Nakładanie kar

Kierownik zawodów musi być konsekwentny w nakładaniu kar, ale może je podwyższyć, jeśli przewinienie jest powtarzane przez jednego lub więcej pilotów. Jeżeli podczas jednego lotu pilot dopuści się więcej niż jednego przewinienia lub jeśli określone są narastające kary za przewinienia, kierownik zawodów może nałożyć więcej niż jedną karę.

5.7.3 Określone kary

Poniższe kary będą stosowane na wszystkich zawodach kategorii 1.:

- Latanie w chmurach (2.18.6):
Pierwsze przewinienie: zero punktów za konkurencję
Drugie przewinienie: dyskwalifikacja z zawodów
- Nieodpowiedni kierunek krążenia:
Pierwsze przewinienie: upomnienie
Drugie przewinienie: 100 punktów i podwojona suma punktów za każde kolejne przewinienie
- Niebezpieczne i agresywne latanie:
Pierwsze przewinienie: upomnienie
Drugie przewinienie: 100 punktów i podwojona suma punktów za każde kolejne przewinienie
- Akrobacje nad metą:
Pierwsze przewinienie: upomnienie
Drugie przewinienie: 100 punktów i podwojona suma punktów za każde kolejne przewinienie
- Lądowanie na starcie po otwarciu okna:
Pierwsze przewinienie: 100 punktów i podwojona suma punktów za każde kolejne przewinienie
- Brak meldunku po wylądowaniu:
Pierwsze przewinienie: zero punktów za konkurencję
Drugie przewinienie: dyskwalifikacja z zawodów
- Zbyt ciężki balast (2.18.8):

Pierwsze przewinienie: 100 punktów

Drugie przewinienie: zero punktów za konkurencję

Trzecie przewinienie: dyskwalifikacja z zawodów

- Naruszenie kontrolowanej przestrzeni powietrznej (2.29.2)
2% punktów pilota za konkurencję za każdy metr poniżej 20 m odległości od zakazanej strefy, w pionie lub poziomie.

5.8 Światowy ranking pilotów (WPRS)

System WPRS został zaprojektowany po to, aby klasyfikować pilotów biorących udział w zawodach FAI na całym świecie. Dla każdej z dyscyplin lotniowych i paralotniowych prowadzony jest oddzielny ranking.

Rankingi są tworzone na podstawie wyników z zawodów FAI, przy użyciu aktualnej formuły rankingu WPRS, która każdemu z pilotów przydziela punkty.

Rankingi krajów są tworzone na podstawie sumy punktów WPRS określonej liczby pilotów z danego kraju.

Mogą zostać utworzone osobne rankingi dla kontynentów.

6 OPŁATA ZA ZAWODY

Opłaty za zawody FAI/CIVL, które musi wnieść do FAI/CIVL organizator tych zawodów są następujące:

6.1 Zawody 1. kategorii

6.1.1 Wysokość opłat

Za zawody 1. kategorii opłata wynosi 3.20 EUR za zawodnika za każdy dzień zawodów, nie licząc dni treningowych ani dni przeznaczonych na ceremonię otwarcia i zamknięcia, jednakże opłata nie może przekroczyć:

- 5120 EUR za mistrzostwa świata i igrzyska lotnicze w każdej z klas
- 3200 EUR za mistrzostwa kontynentu

6.1.2 Nowe zawody

Aby zachęcić do organizowania nowych mistrzostw, opłata należna od organizatora za pierwszą w historii imprezę 1. kategorii będzie zmniejszona o 50%.

6.1.3 Sposób i data płatności

Trzy kraje, które w momencie zatwierdzenia regulaminu zawodów klasyfikowane są najwyższej w rankingu WPRS, zapłacą należne za ich drużyny wpisowe bezpośrednio do FAI i kwota ta będzie traktowana jako depozyt. Jeżeli zawody zostaną zorganizowane pomyślnie, opłata za zawody będzie pokryta z tej kwoty, a reszta przekazana organizatorowi.

Kraje, które mają zapłacić wpisowe bezpośrednio do FAI zostaną opublikowane w zatwierdzonym regulaminie zawodów. Niezapłacone opłaty, wydatki funkcjonariuszy FAI i kary finansowe za złą organizację mogą być pokryte z tej kwoty.

6.2 Zawody 2. kategorii

Opłata za zawody 2. kategorii jest równoważnością jednego wpisowego na zawody (opłata startowa razem ze wszystkimi obowiązkowymi opłatami dodatkowymi, np. za karnet na wyciąg, ale bez uwzględniania kosztów zakwaterowania). Opłatę należy wnieść we frankach szwajcarskich i musi ona wynosić minimum 20 EUR na pokrycie kosztów administracyjnych. Jeżeli okaże się, że organizator nie sprawdził licencji sportowej FAI każdego z zawodników, CIVL wyśle ostrzeżenie do właściwego KNSL za pierwsze przewinienie, a za kolejne zostanie nałożona kara finansowa - przy zgłaszaniu kolejnych zawodów z tego kraju opłata za zawody będzie podwojona.

6.3 Płatność

Wszystkie opłaty muszą być wniesione do FAI/CIVL przed rozpoczęciem zawodów.

Opłaty muszą zawierać pełną nazwę zawodów, klasę (klasy) i nazwę organizatora. Każdorazowo należy używać kodu kliringowego (SWIFT/BIC) oraz kodu IBAN banku FAI.

Dane szczegółowe banku FAI:

Crédit Suisse Private Banking
Rue du Lion d'Or 5-7
Case postale 2468
CH- 1002 Lausanne
Switzerland

Nazwa rachunku	Fédération Aéronautique Internationale
	Numer rachunku (Euro): 0425-457968-32-6
	IBAN Code: CH63 0483 5045 7968 3200 6
	SWIFT/BIC Code: CRESCHZZ80A

7 OBLATYWACZE POGODY (*WIND DUMMIES*) I INNI PILOCI

7.1 Rola

Oblatywacze pogody mają pomóc kierownikowi zawodów w podejmowaniu decyzji, kiedy otworzyć okno startowe oraz dostarczyć zawodnikom informacji o warunkach termicznych.

7.2 Czas lotów

Aby dostarczyć kierownikowi zawodów niezbędnych informacji, oblatywacze pogody muszą latać w miejscach i w czasie wskazanym przez organizatora, nawet jeśli będzie to dla nich oznaczało szybkie lądowanie.

7.3 Granice lotów

Kiedy rozpocznie się konkurencja, rola oblatywaczy jest zakończona i muszą oni wylądować lub poruszać się w wyznaczonym dla nich obszarze, tak aby nie przeszkadzać zawodnikom. W żadnym wypadku nie mogą wylatywać poza sektor startowy.

7.4 Status i kompetencje

Oblatywacze pogody stanowią część ekipy organizacyjnej i są podobnie wynagradzani, jak inni pomocnicy. Nie mogą być członkami drużyn narodowych.

Oblatywacze powinni być pilotami o umiejętnościach podobnych do zawodników. Otrzymanie tytułu oblatywacza pogody powinno być traktowane jak wyróżnienie, a doświadczeni piloci dostarczają wielu cennych wskazówek przy podejmowaniu decyzji odnośnie konkurencji.

Status oblatywaczy pogody i ich ważną rolę w mistrzostwach należy szanować.

7.5 Inni piloci

7.5.1 Piloci rekreacyjni

Pilotom nie będącym zawodnikami oraz asystentom drużyn narodowych nie wolno latać po trasie konkurencji, a zwłaszcza w pobliżu mety.

7.5.2 Media

Każdego dnia kierownik zawodów, po konsultacji ze stewardem, określi na jakich zasadach mogą latać przedstawiciele prasy. W dni, kiedy będą latać przedstawiciele mediów kierownik zawodów musi zawczasu poinformować o tym fakcie kierowników drużyn i przedstawicieli FAI. Wszyscy latający przedstawiciele mediów muszą mieć ze sobą GPS, a pilot musi być w stałej łączności z kierownikiem ds. bezpieczeństwa; jeżeli łączność zostanie przerwana, pilot musi natychmiast skierować się do lądowania.

7.5.3 Sędziowie powietrzni (*air marshalls*)

Jeżeli na zawodach są wyznaczeni sędziowie powietrzni, muszą spełniać oni takie same kryteria, jak piloci (3.4).

7.6 Kierownik zawodów i kierownik ds. bezpieczeństwa

Ani kierownik zawodów ani kierownik ds. bezpieczeństwa nie mogą latać podczas trwania konkurencji; koniec konkurencji jest definiowany jako moment, w którym odmeldują się wszyscy zawodnicy. Mogą jednak brać udział w akcji poszukiwawczej helikopterem lub innym statkiem powietrznym.

8 WZORCOWY REGULAMIN ZAWODÓW

Nowsza wersja wzoru regulaminu zawodów może być dostępna w CIVL; organizatorzy powinni sprawdzać aktualizacje.

REGULAMIN ZAWODÓW
PARALOTNIOWE MISTRZOSTWA (ŚWIATA lub kontynentu, np. EUROPY)



(miejsowość)

(data)

Organizowane przez

**Z RAMIENIA
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE**

Tekst i kolejność można zmienić tylko za zgodą CIVL w momencie przygotowywania oferty. Organizator może zaproponować zmiany do wzoru regulaminu zawodów.

Puste miejsca oraz informacje w nawiasach zostaną uzupełnione przez organizatora po zawarciu umowy z CIVL. Odnośniki do Części 7 Kodeksu, znajdujące się po prawej stronie, mają służyć szefom drużyn, jury, itp.

Strona tytułowa musi bezwzględnie zawierać zapis:

REGULAMIN ZAWODÓW
MISTRZOSTWA

.....

Regulamin zawodów musi być stosowany łącznie z Częścią Ogólną oraz Częścią 7 Kodeksu Sportowego FAI. Referencyjne numery paragrafów zamieszczone poniżej powinny być skonsultowane z najnowszą wersją Części 7 Kodeksu.

Pełna nazwa mistrzostw

Miejscowość i kraj

Daty, łącznie z okresem treningowym, rejestracją i ceremonią otwarcia

Logo FAI i zawodów

Organizowane przez Aeroklub, z ramienia Fédération Aéronautique Internationale

Adres korespondencyjny oraz adres narodowego aeroklubu

8.1 Cel

Celem mistrzostw jest zapewnienie bezpiecznego i sprawiedliwego współzawodnictwa, które ma wyłonić mistrza świata lub kontynentu oraz wzmocnić więzi przyjaźni między pilotami wszelkich narodowości. (2.2)

8.2 Program

Dni treningowe, kontrola paralotni, rejestracja	od	do
Ceremonia otwarcia	.....	.....
Pierwsza odprawa do konkurencji	.....	.....
Dni konkurencji	.....	.....
Ceremonia zamknięcia, rozdanie nagród (dzień rezerwy)	.....	.....

8.3 Osoby funkcyjne

Kierownik	.....
Zastępca kierownika	.....
Główni funkcyjni	.....
Meteorolog	.....
Międzynarodowe jury:	przewodniczący
	członkowie

Stewardzi	.....

	(podać narodowość członków jury i stewardów)

8.4 Regulamin zawodów

1	ZAPISY	Odniesienia do Części 7
1.1	Mistrzostwa są otwarte dla wszystkich krajów członków i członków stowarzyszonych FAI, którzy mogą zgłosić maksymalnie _____ pilotów plus jedną pilotkę. Zgłoszenia muszą być dokonywane na oficjalnym formularzu rejestracyjnym, zawierającym wysokość wpisowego, jego zakres i datę zamknięcia przyjmowania zgłoszeń.	2.6.2 3
1.2	Zgłoszenia, z zapłaconym wpisowym, przesłane po końcowej dacie mogą być odrzucone	
1.3	Następujące organizacje narodowe wpłacą wpisowe bezpośrednio na konto FAI/CIVL:	6.1.3
2	PRZEPISY OGÓLNE	

2.1	REJESTRACJA. Po przyjeździe szefowie drużyn oraz piloci muszą zgłosić się do Biura Rejestracji, aby przedstawić niezbędne dokumenty i otrzymać dodatkowe informacje. Koniec oficjalnego okresu rejestracji jest jednocześnie oficjalnym momentem rozpoczęcia zawodów. Do rejestracji wymagane są następujące dokumenty:	2.14
2.2	Kwalifikacje pilota i formularz doświadczenia pilota Dowód narodowości pilota Ważna licencja sportowa FAI Dowód wpłaty wpisowego w wyznaczonym terminie Dowód dobrego stanu technicznego paralotni Świadectwo ubezpieczenia wyszczególnionego w Formularzu rejestracyjnym	
2.3	Biuro rejestracji będzie czynne od do dnia Zamknięcie rejestracji jest równoznaczne z oficjalnym rozpoczęciem się zawodów.	
3	DNI ODPOCZYNKU Zasady ogłaszania dni odpoczynku muszą być ustalone przed rozpoczęciem zawodów.	2.22
4	SKARGI I PROTESTY Skarga może być złożona kierownikowi zawodów lub zastępcy, najlepiej przez kierownika drużyny, pisemnie, z prośbą o korektę. Powinna zostać złożona jak najszybciej i będzie jak najszybciej rozpatrzona. Jeżeli składający skargę nie jest zadowolony z odpowiedzi, kierownik drużyny może złożyć pisemny protest kierownikowi lub zastępcy (Część Ogólna, rozdział 5). Czas na złożenie protestu wynosi ----- godzin po publikacji nieoficjalnych wyników lub odpowiedzi na skargę, za wyjątkiem ostatniej konkurencji, kiedy czas ten wynosi - ----- godzin. Opłata za protest wynosi -----. Będzie zwrócona, jeżeli protest będzie utrzymany w mocy.	2.5.6 12
5	SPOSOBY STARTU	
5.1	Start nożny ze startowiska górskiego. Podać informacje: Nazwy startowisk, lokalizację, wysokości, miejsca do rozłożenia skrzydeł, itp.	
6	RADIOWE URZĄDZENIA NADAWCZO-ODBIORCZE (Trzeba określić, czy używanie radia jest dozwolone, czy zabronione. Radia mają służyć komunikacji między zawodnikami, szefami drużyn, kierowcami i organizatorem. Dozwolone jest użycie tylko częstotliwości przyznanych przez organizatora. Powyższa zasada nie dotyczy nadajników ratowniczych (<i>ELT – Emergency Locator Transmitter</i>). Podać częstotliwość bezpieczeństwa.	2.20.2
7	PONOWNY START Zawodnik może wykonać ----- startów do konkurencji w obrębie okna startowego. Nieudany start lub niebezpieczna sytuacja zaraz po starcie, w wyniku której pilot musiał wylądować, nie są liczone jako jeden z dozwolonych startów. Jednak jeśli czas konkurencji jest liczony od startu ziemnego, czas zawodnika rusza w momencie pierwszej próby startu.	2.23.4 2.26.1
8	CZAS KONKURENCJI Czasy otwarcia okna do startu i czasy zamknięcia okna, punkty zwrotne i czas ostatniego lądowania będą opublikowane na piśmie, a także możliwość rozszerzenia okna startowego. Minimalny czas, przez który okno startowe musi być otwarte, aby konkurencja był ważna wynosi Rozszerzenie czasu otwarcia okna startowego będzie ogłoszone podczas odprawy przedstartowej i może być wykorzystane tylko wtedy, gdy okno było zamykane z powodów bezpieczeństwa.	2.23.5
9	PRĘDKOŚĆ WIATRU Maksymalna dopuszczalna prędkość wiatru, przy której można rozegrać konkurencję to Prędkość ta zostanie zmierzona w (lokalizacja).	
10	PUNKTACJA	
10.1	Punktacja będzie liczona najnowszą wersją programu przy użyciu najnowszej wersji formuły CIVL GAP. Parametry nominalne będą omówione i ustalone na pierwszej odprawie kierowników drużyn.	5 i CIVL GAP
10.2	Używany będzie system odniesienia mapy (np. WGS84), a format koordynat	

	..... (np. hddd°mm.mmm')	
11	KARY Szczegółowa lista kar.	5.7
12	ZASADY KRAŻENIA W TERMICE Wszyscy piloci muszą zapoznać się z rozdziałem 15, Zasady i technika krążenia w termice oraz go zaakceptować.	

Załącznik A do rozdziału 8 - Wzorcowy regulamin zawodów

WZÓR FORMULARZA REJESTRACYJNEGO

FORMULARZ REJESTRACYJNY

(Nazwa mistrzostw, daty, lokalizacja, kraj)

Nazwa narodowego aeroklubu

Adres

Tel./fax

Chcemy zarejestrować następujących pilotów, którzy spełniają warunki dotyczące reprezentacji kraju zgodnie z przepisami Części Ogólnej Kodeksu Sportowego (3.7):

Pilot	Narodowość/ Miejsce zamieszkania	Wiek	Płeć	Klasa	Nr licencji sportowej FAI	Nr ID CIVL	Kwalifikacje/ IPPI

- Świadectwo ubezpieczenia należy w razie potrzeby dostarczyć z angielskim tłumaczeniem
- Kontakt do osoby, którą należy się skontaktować w nagłym przypadku (np. najbliższa rodzina)
- Dane medyczne (grupa krwi, alergie, itp.)
- Potwierdzenie, że pilot spełnia kryteria kwalifikacyjne
- Adres i numer tel. podczas zawodów
- Nazwiska innych pilotów w tym samym miejscu zakwaterowania

Maksymalna liczba zgłoszonych pilotów wynosi _____ .

Imię i nazwisko szefa drużyny (*Team leader*). _____

Imiona i nazwiska (lub liczba) asystentów _____

Imiona i nazwiska (lub liczba) pomocników technicznych _____

WPISOWE

Za każdego pilota

Za każdego asystenta

Za szefa drużyny

Za każdego pomocnika technicznego _____

Suma _____

Powyższa kwota została/zostanie zapłacona (data) _____

w (waluta) _____

Wpisowe pokrywa:

Deklaruję/Deklarujemy, że powyższe informacje są prawdziwe i że ww. piloci spełniają kryteria kwalifikacyjne, o których mowa w punkcie 5.11 Części 7.

Podpis _____

Imię i nazwisko _____ stanowisko _____ data _____

UBEZPIECZENIE. Każdy pilot musi być ubezpieczony na następujące kwoty:

od odpowiedzialności cywilnej na kwotę

od kosztów leczenia i repatriacji na kwotę

Na miejscu można wykupić następujące ubezpieczenie (podać szczegóły)

Organizator zażąda przedstawienia przed lataniem następujących dowodów ubezpieczenia:
(podać szczegóły)

INFORMACJE O ZAWODNIKACH. Razem z formularzem zgłoszeniowym, lub najpóźniej w dniu rejestracji, należy dostarczyć organizatorowi zdjęcia paszportowe i krótkie notki biograficzne wszystkich zawodników oraz szefa drużyny.

OŚWIADCZENIE O DOBRYM STANIE TECHNICZNYM PARALOTNI. Każdy pilot, latający na skrzydle certyfikowanym, musi w obecności świadków podpisać oświadczenie, które zamieszczono w załączniku B. Piloci skrzydeł prototypowych muszą przedstawić dodatkowe dokumenty, wyszczególnione w punkcie 5.13.

OŚWIADCZENIE O ZRZECZENIU SIĘ ROSZCZEŃ. Każdy pilot musi podczas rejestracji i w obecności świadków podpisać oświadczenie, które zamieszczono w załączniku C, pod warunkiem, że w kraju, w którym rozgrywane są zawody, ma on moc prawną.

Załącznik B do rozdziału 8 - Wzorcowy regulamin zawodów

OŚWIADCZENIE, ŻE SKRZYDŁO JEST CERTYFIKOWANE

Ja, niżej podpisany, oświadczam, że skrzydło klasy 3 (paralotnia) _____
(producent) _____ (model), na którym będę latać w zawodach
_____ (nazwa zawodów) od ... do ... (daty) jest certyfikowane
przez jeden z ośrodków certyfikacyjnych zatwierdzonych przez CIVL. Ponadto oświadczam, że jest ono w
konfiguracji, w której zostało certyfikowane i nie będę jej zmieniać. Rozumiem, że tylko ja jestem
odpowiedzialny za dobry stan mojego skrzydła.

Data: _____

Podpis uczestnika

Imię i nazwisko uczestnika drukowanymi literami

Adres uczestnika: _____

Podpis świadka

Imię i nazwisko świadka drukowanymi literami

Adres świadka: _____

Jeżeli Twoje skrzydło nie jest certyfikowane lub jest w niecertyfikowanej konfiguracji

NIE PODPISUJ TEGO OŚWIADCZENIA

Załącznik C do rozdziału 8 - Wzorcowy regulamin zawodów

ZWOLNIENIE OD ODPOWIEDZIALNOŚCI, ZRZECZENIE SIĘ PRAW

Proszę przeczytać uważnie. Ten dokument dotyczy zwolnienia od odpowiedzialności oraz zrzeczenia się praw.

1. Jestem uczestnikiem Mistrzostw....., przeprowadzanych w w dniach od do 201_ r. (dalej jako: „Mistrzostwa”). Przyjmuję do wiadomości, że uczestniczenie w Mistrzostwach albo w jakichkolwiek innych aktywnościach z Mistrzostwami związanymi (zwanymi dalej łącznie „Zawodami”) wiąże się z NIEODŁĄCZNYMI ZAGROŻENIAMI, może być NIEBEZPIECZNE i niesie z sobą RYZYKO FIZYCZNYCH OBRAŻEŃ LUB ŚMIERCI. W sposób wyraźny i świadomy przejmuję na siebie wszelkie zagrożenia i ryzyka związane z uczestnictwem w Zawodach, w tym również, między innymi, z bezpośrednim uczestnictwem w Mistrzostwach lub w sesjach treningowych, ze wstępem do miejsc i obszarów zastrzeżonych, z korzystaniem z urządzeń wspólnych wraz z osobami nie będącymi bezpośrednimi uczestnikami zawodów oraz z przemieszczaniem się po obszarach miejsc, w których odbywają się Zawody, jak również pomiędzy takimi miejscami. Pomimo tego ryzyka, dobrowolnie decyduję się na wzięcie udziału w Zawodach. (podpis:)
2. W związku z dopuszczeniem do uczestniczenia w Zawodach, wyrażam zgodę na zwolnienie z odpowiedzialności oraz zrzekam się wszelkich ewentualnych roszczeń wynikających z uszkodzeń ciała, śmierci oraz strat materialnych poniesionych w związku z Zawodami w stosunku do następujących osób oraz ich konglomeratów: organizatorów Mistrzostw, Aeroklubu, właścicieli i posiadaczy nieruchomości, na których prowadzone będą działania związane z Zawodami (włączając w to obszary startów i lądowań); Międzynarodową Federacją Lotniczą FAI oraz jej Komisję oraz ich członków, agentów, członków zarządu, dyrektorów, właścicieli, członków komisji i jury (zwanymi dalej łącznie: „Zwolnionymi Stronami”). Zobowiązuję się nie wytaczać powództw w stosunku do Zwolnionych Stron i akceptuję fakt, że jeżeli ktokolwiek odniesie fizyczne obrażenia lub jeżeli dojdzie do uszkodzenia bądź zniszczenia cudzej własności wskutek lub w związku z moim uczestnictwem w Zawodach, to nie będą przysługiwać mi żadne roszczenia ani prawo do wniesienia pozwu w stosunku do Zwolnionych Stron. Postanowienia niniejszego punktu nie będą miały zastosowania w odniesieniu do przewinień, co do których wykazano, że zaistniały wskutek lub w związku z działaniem umyślnym lub wskutek niedbalstwa. (podpis:)
3. Postanowienia zawarte w niniejszym dokumencie znajdują zastosowanie przed postanowieniami jakichkolwiek innych umów zawartych pomiędzy stronami lub oświadczeń składanych przez strony. Stosunki pomiędzy stronami poddaje się regulacjom prawa Moją intencją jest interpretowanie postanowień zawartych w niniejszym dokumencie w sposób możliwie szeroki. Wyrażam zgodę na poddanie się wyłącznej jurysdykcji sądów słoweńskich oraz na to, aby miejscem właściwym do podejmowania jakichkolwiek działań prawnych były sądy (podpis:)
4. Jeżeli okaże się, że którekolwiek z postanowień niniejszej umowy nie mogą zostać zrealizowane lub wyegzekwowane w świetle mających zastosowanie przepisów prawa powszechnie obowiązującego, to pozostałe postanowienia niniejszej umowy zachowują pełną moc prawną a umowa, w zakresie spraw uregulowanych postanowieniami które nie mogą zostać zrealizowane lub wyegzekwowane, zostanie wykonana w sposób możliwie najlepiej uwzględniający wspólny zamiar stron, do granic prawem przewidzianych. (podpis:)

ZAPOZNAŁEM SIĘ Z TREŚCIĄ NINIEJSZEGO DOKUMENTU I W PEŁNI ROZUMIEM JEGO TREŚĆ. JESTEM ŚWIADOM, ŻE NINIEJSZY DOKUMENT DOTYCZY ZWOLNIENIA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI ORAZ ZRZECZENIA SIĘ PRAW. PODPISUJĄC NINIEJSZY DOKUMENT OŚWIADCZAM, ŻE CZYNIŁ TAK Z WŁASNEJ I NIEPRZYMUSZONEJ WOLI.

Data: _____

Podpis uczestnika

Imię i nazwisko uczestnika drukowanymi literami

Adres uczestnika: _____

Podpis świadka

Imię i nazwisko świadka drukowanymi literami

Adres świadka: _____

9 ZASADY UDZIELANIA POMOCY PILOTOM W NIEBEZPIECZEŃSTWIE

Każdy pilot ma obowiązek złożyć skrzydło natychmiast po wylądowaniu; skrzydło rozłożone na ziemi oznacza: „Pomocy!”. Pilot, który był świadkiem wypadku ma obowiązek powiadomić o nim organizatora przez radio na częstotliwości bezpieczeństwa, jak najszybciej to będzie możliwe. Zawodnicy powinni być przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Procedura wołania o pomoc: „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY”. Następnie podajemy szczegóły dotyczące wypadku:

- okoliczności i miejsce wypadku,
- pozycję ofiary,
- imię i nazwisko pilota zgłaszającego wypadek,
- opis pilota/skrzydła biorącego udział w wypadku.

9.1 Akcje ratunkowe podczas zawodów

9.1.1 Cel

- Przedstawić pilotom listę czynności, jakie należy wykonać, udzielając pomocy.
- Zaproponować organizatorowi ustalenie procedur ratowniczych.
- Nakłaniać pilotów do poczuwania się do odpowiedzialności w razie wypadku, unikając nadgorliwości, związanej z możliwością uzyskania dodatkowych punktów.

Lista ta może być użyta przez organizatorów i/lub jury do przyznawania punktów pilotom, którzy udzielili pomocy.

9.1.2 Powinności organizatora

- Zapewnienie łączności radiowej na całej trasie konkurencji.
- Ustalenie jasnych i precyzyjnych procedur dotyczących poszkodowanego pilota i/lub pilota udzielającego pomocy.
- Jeśli to możliwe, skoordynowanie komunikacji między ekipą ratowniczą a miejscem wypadku.
- Przekazywanie bieżących informacji ekipie ratowniczej (stan poszkodowanego, miejsce zdarzenia, itd.)
- W razie potrzeby odwołanie akcji ratunkowej, jeśli została ona uruchomiona przez osoby nie związane z zawodami.

9.1.3 Powinności poszkodowanego pilota

Jeśli tylko jest fizycznie w stanie, pilot ma obowiązek:

- Podać koordynaty GPS miejsca wypadku i wysokość na jakiej się znajduje, a także opisać charakterystyczne obiekty w okolicy, aby ułatwić zlokalizowanie miejsca wypadku.
- Skontaktować się z organizatorem przez radio lub telefon komórkowy (najlepiej przez radio)
- Podać swoje imię i nazwisko oraz numer startowy.

9.1.4 Powinności pilota – świadka wypadku

Jeśli jest to możliwe, pilot ma obowiązek:

- Skontaktować się z organizatorem, meldując o zaobserwowaniu wypadku w takim a takim miejscu.
- Przekazać szczegóły dotyczące paralotni poszkodowanego (rodzaj, kolor, itp.).
- Powiadomić, czy może wylądować w pobliżu poszkodowanego.
- Poprosić o dalsze instrukcje.
- Podać imię i nazwisko poszkodowanego oraz jego numer startowy.
- Opisać stan poszkodowanego, a w szczególności czy może się ruszać i mówić.

9.1.5 Oczekiwanie na decyzję organizatora

W zależności od decyzji organizatora, pilot – świadek wypadku może wylądować obok poszkodowanego lub zostać w powietrzu w pobliżu miejsca wypadku, aby ułatwić lokalizację służbom ratowniczym lub kontynuować konkurencję.

9.1.6 Brak kontaktu radiowego z organizatorem

W przypadku, gdy kontakt z organizatorem jest niemożliwy, należy:

- Odpalić flarę ratunkową.
- Jeśli w okolicy jest inny pilot, albo ktoś, z kim można skontaktować się przez radio, należy ich poprosić o powiadomienie organizatora i pozostać w okolicy pozwalającej na dobrą łączność z poszkodowanym pilotem, w celu przekazywania informacji o postępach akcji ratunkowej.
- Jeśli w okolicy nie ma nikogo innego, należy samemu ocenić, czy lepiej wylądować w pobliżu poszkodowanego pilota, czy odlecieć, aby nawiązać kontakt z organizatorem, biorąc pod uwagę charakter miejsca zdarzenia, siłę uderzenia i prawdopodobny stan pilota.

9.1.7 Dalsze informacje, jakie należy przekazać organizatorowi po dotarciu do poszkodowanego

- Dostępność miejsca, odległość do najbliższej drogi, obecność drzew, skał, urwisk, itp.
- Stan poszkodowanego pilota: czy jest przytomny, czy ma puls, czy oddycha, czy może się poruszać, czy ma jakieś otwarte/zamknięte złamania, czy ma wewnętrzne/zewnętrzne krwawienie, itp.

9.1.8 Zabezpieczenie poszkodowanego pilota

- Koło poszkodowanego pilota należy lądować tylko w przypadku, gdy ma się absolutną pewność, że jest to bezpieczne, aby uniknąć stworzenia kolejnej niebezpiecznej sytuacji.
- Do poszkodowanego należy podchodzić powoli, najlepiej z boku lub od dołu, aby nie zsunąć na niego kamieni.
- Należy zabezpieczyć okolicę.

9.1.9 Po odnalezieniu

Kiedy ekipa ratunkowa zna już miejsce wypadku, należy przygotować okolicę na lądowanie śmigłowca (złożyć parolotnie) i zabezpieczyć poszkodowanego:

- Nie należy go przenosić.
- Jeśli jest mu zimno, należy go okryć.
- Warto z nim rozmawiać, nawet jeśli jest nieprzytomny.
- Należy kontrolować jego oznaki funkcji życiowych (puls, oddech) i jeśli są wystarczające, nie interweniować, jeśli nie ma się odpowiedniej wiedzy.
- Jeśli nie ma innego wyboru, należy zastosować oddychanie usta/usta i/lub masaż serca.

10 NIESPORTOWE ZACHOWANIE

10.1 Ogólne zasady

W niniejszym punkcie przedstawiono wytyczne postępowania w razie niesportowego zachowania się uczestników zawodów w stosunku do przedstawicieli CIVL, organizatorów lub innych zawodników na zawodach CIVL.

Za uczestników zawodów uważa się zarówno zawodników, jak i szefów drużyn i członków ekipy naziemnej. Przedstawicielami CIVL są stewardzi, członkowie jury oraz dyrektorzy techniczni. Także inne osoby, związane z zawodami, mogą być uznane za przedstawicieli CIVL.

Czasami względy praktyczne lub inne decyzje mogą niekorzystnie wpływać na punktację jednego lub więcej pilotów. Może to złościć pilotów, kierowników ich drużyn lub innych członków drużyny.

Można się spodziewać argumentacji przeciwko takim decyzjom ze strony tych osób, jednak obelżywe słownictwo i podnoszenie głosu nie będą akceptowane.

Ponadto, przemoc fizyczna / groźby / (uderzanie, kopanie czy opluwanie) absolutnie nie będą tolerowane.

Poniższe wytyczne określają, jak należy postępować w przypadku agresywnego zachowania.

10.2 Procedura

Pełny opis incydentu musi zostać dostarczony do prezydium CIVL jak najszybciej po zakończeniu zawodów. Opis powinien zawierać nazwiska i adresy świadków, jeżeli tacy byli. Prezydium lub specjalnie wyznaczona do tego celu komisja przejrzy opis, wyśle zapytania i, jeżeli będzie to konieczne, wybierze procedurę spośród poniższych opcji.

10.3 Mniej poważne przewinienia

Za takie są uważane używanie umiarkowanie obelżywych słów lub uderzenie przedmiotem, które nie powoduje fizycznego uszkodzenia (płyny, papier, ziemia, itp.).

Kary (w kolejności od najłagodniejszej)

- winny/a przewinienia oraz jego/jej aeroklub otrzymują naganę od CIVL
- winny/a przewinienia zostaje zobowiązany/a do przesłania listu z przeprosinami do urażonej osoby, zanim będzie mógł/mogła uczestniczyć w kolejnych zawodach CIVL

10.4 Poważne przewinienia

Za takie są uważane używanie mocno obelżywego słownictwa, uderzenia pięściami, stopami lub innymi częściami ciała, a także uderzenia twardymi przedmiotami (patykami, kamieniami) lub inne fizyczne nadużycia (przewracanie, popychanie, itp.).

10.4.1 Kary

W kolejności od najłagodniejszej

Uwaga. Mogą zostać zastosowane kary, takie jak w przypadku mniej poważnych przewinień, a także poniższe.

- winny/a przewinienia może dostać karę punktową. Jeżeli winnym przewinienia jest kierownik drużyny, karę punktową można odjąć od całkowitej sumy punktów drużyny.
- winny/a może dostać zakaz startu w zawodach CIVL przez określony czas, łącznie z dożywotnim.

Kierownik zawodów ma prawo natychmiastowego zdyskwalifikowania pilota za fizyczny atak na którąkolwiek z osób funkcyjnych.

Agresywne zachowanie jest uważane za niesportowe i jako takie powinno być traktowane. Podobnie, agresywne zachowanie ze strony funkcjonariuszy CIVL jest uważane za nieprofesjonalne i będzie traktowane w podobny sposób.

Karą będzie usunięcie z oficjalnej listy stewardów, członków jury, sędziów lub kierowników technicznych.

11 STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA SPRZĘTU I DOKUMENTACJA

11.1 Paralotnie i dodatkowe wyposażenie

11.1.1 Paralotnie zawodników

11.1.1.1 Zdatność do lotu

Wszystkie paralotnie oraz pozostały sprzęt muszą być w wystarczająco dobrym stanie, który spełnia wymagania międzynarodowych mistrzostw.

11.1.1.2 Klasyfikacja paralotni

W roku 2014 paralotnie dopuszczone do zawodów 1. kategorii FAI muszą być certyfikowane zgodnie z normą EN926 (lub homologowane). Są to paralotnie, które pomyślnie przeszły testy EN926-1 i EN926-2 i otrzymały odpowiedni certyfikat (EN-A, B, C lub D) od zatwierdzonego ośrodka testującego. Modele paralotni muszą zostać certyfikowane przynajmniej 90 dni przed rozpoczęciem mistrzostw.

Od 1 stycznia 2015 r., paralotnie dopuszczone do zawodów 1. kategorii FAI muszą być zgodne z przepisami zawartymi w dokumencie Wymagania dot. klasy zawodniczej CIVL (*CIVL Competition Class – CCC*). Wszystkie modele muszą być ogólnodostępne na rynku przynajmniej 90 dni przed mistrzostwami.

Od 1 stycznia paralotnie certyfikowane zgodnie z normą EN będą dopuszczone do zawodów 1. kategorii FAI pod warunkiem, że będą spełniać wymagania zawarte w przepisach „Dozwolone paralotnie certyfikowane zgodnie z normą EN”, zamieszczonych w dokumencie Wymagania dot. klasy zawodniczej CIVL.

11.1.1.3 Dowód zdatności do lotu

W 2014 r.: Paralotnie certyfikowane zgodnie z EN926: certyfikat od zatwierdzonego przez CIVL ośrodka testującego, przytwierdzony do paralotni. Piloci będą zobowiązani do podpisania certyfikatu certyfikowanej paralotni, umieszczonego w załączniku do wzorcowego regulaminu zawodów. Organizatorzy mają prawo nie dopuścić do zawodów paralotni odbiegającej od standardu lub certyfikowanej konfiguracji.

11.1.1.4 Deklaracja doświadczenia pilota

Wszyscy zawodnicy (bez względu na klasę posiadanej paralotni) muszą wypełnić formularz deklaracji doświadczenia pilota (załącznik A do tego rozdziału), w którym opisują swoje doświadczenie w lataniu oraz doświadczenie na obecnie używanym skrzydle. Formularz powinien być przesłany drogą elektroniczną do organizatora, zanim zostanie podpisany na miejscu zawodów.

Informacje zawarte w deklaracji nie są częścią procesu kwalifikacyjnego czy selekcyjnego. Wypełnienie jej ma sprawić, że piloci staną się świadomi poziomu swoich umiejętności (lub ich braku).

Dane te nie zostaną opublikowane, ale mogą zostać wykorzystane w przypadku incydentów.

KNSL musi się upewnić, że zarejestrowani na zawody piloci osiągnęli podstawowy poziom umiejętności, opisany w załączniku A, dla skrzydła, na którym latają.

11.1.2 Modyfikacje paralotni

Niedozwolone są wszelkie zmiany, które wykraczają poza specyfikację certyfikacyjną. Odstępstwem od tej zasady mogą być zmiany poczynione w przypadku niezbędnych napraw (zob. 11.1.3. „Uszkodzenia paralotni”).

11.1.3 Uszkodzenia paralotni zawodnika

Jakiegokolwiek poważniejsze uszkodzenie musi być bezzwłocznie zgłoszone organizatorom i dopiero wtedy można dokonać naprawy. Każda wymieniona część musi odpowiadać oryginalnej specyfikacji. Jeśli, kierownik zawodów wyrazi zgodę na tymczasową lub stałą zamianę paralotni z powodu uszkodzenia, straty lub kradzieży będącej poza kontrolą pilota, może ona być zastąpiona na identyczną markę i model lub podobny, o zbliżonych lub niższych osiągnięciach.

11.1.4 Kontrola sprzętu

Organizatorzy muszą mieć dostęp do wszystkich paralotni podczas rejestracji, celem dokonania kontroli dopuszczającej dla konfiguracji w jakiej paralotnia będzie latać. Po otwarciu okna startowego w czasie pierwszej zaplanowanej konkurencji wszelkie zmiany w paralotni są zabronione (zob. 11.1.3.).

11.1.5 Kontrola zdatności do lotu

W dowolnej chwili w czasie trwania mistrzostw organizatorzy i przedstawiciele FAI mają prawo do inspekcji uczestniczących w zawodach paralotni i uziemienia ich ze względów bezpieczeństwa. Mogą także

zastosować kary wymienione w niniejszym kodeksie lub w regulaminie zawodów, dotyczących niezgodności standardów dla danej klasy lub zdolności do lotu.

11.1.6 Procedury kontroli paralotni

Podczas zawodów: Podczas zawodów będą odbywały się kontrole. Jeśli to możliwe, kontrole będą przeprowadzane na mecie, ale także pilot powinien dostarczyć skrzydło do biura zawodów na żądanie, jak najszybciej to będzie możliwe.

11.2 Pozostały sprzęt

CIVL zdaje sobie sprawę, że wybierając sprzęt ochronny niektórzy piloci postawią na osiągi, koszt, wygodę, praktyczność, itp. kosztem bezpieczeństwa. Skutki wypadków i urazów dotyczą nie tylko pilotów, którzy mogą odnieść obrażenia z powodu braku odpowiedniego zabezpieczenia, ale także przyjaciół i rodzinę oraz cały nasz sport. Jak pokazuje przeszłość, obrażeń można było uniknąć, stosując lepszy sprzęt ochronny, np. kask z pianką absorbującą uderzenia.

CIVL także rozumie, że to sami piloci są odpowiedzialni za bezpieczeństwo ich własne oraz innych, zarówno podczas zawodów, jak i lotów rekreacyjnych. Żadne przepisy czy sprzęt nie mogą zupełnie zapobiec wypadkom, jeżeli przy podejmowaniu decyzji w grę wchodzi czynnik ludzki. Jednakże, odpowiedni sprzęt zabezpieczający może w niektórych przypadkach zapobiec poważnym wypadkom, jednocześnie nie będąc dużym utrudnieniem dla pilotów, np. spadochrony zapasowe.

W związku z powyższym, CIVL będzie wprowadzał obowiązek posiadania niektórych elementów wyposażenia ochronnego oraz, jeżeli będzie taka potrzeba, ustali minimalne standardy takiego sprzętu.

11.2.1 Uprząże

Wszyscy piloci startujący w zawodach 1. kategorii muszą latać w uprzężach certyfikowanych wg EN1651, LTF09 lub LTF03. Uprząż musi być wyposażona w protektor pleców certyfikowany wg LTF09 lub LTF03. Od 1 maja 2016 r. wszyscy piloci na zawodach 1. kategorii będą musieli latać w uprzęży i z protektorem certyfikowanymi zgodnie z normą LTF09.

11.2.2 Kaski

Wszyscy piloci uczestniczący w zawodach 1. kategorii muszą nosić kask certyfikowany wg normy EN966 (lotnie i paralotnie), ASTM 2040 (sporty zimowe) lub Snell RS-98 (sporty zimowe) za każdym razem, gdy odbywają lot.

Załącznik A do rozdziału 11 - Doświadczenie pilota

Deklaracja doświadczenia pilota

Wszyscy zawodnicy (bez względu na klasę posiadanej paralotni) muszą wypełnić formularz deklaracji doświadczenia pilota (załącznik A do tego rozdziału), w którym opisują swoje doświadczenie w lataniu oraz doświadczenie na obecnie używanym skrzydle. Formularz powinien być wypełniony przez Internet w profilu pilota na stronie WPRS. Wypełnione formularze zostaną przekazane organizatorowi przed rejestracją na miejscu.

Informacje zawarte w deklaracji nie są częścią procesu kwalifikacyjnego czy selekcyjnego. Wypełnienie jej ma sprawić, że piloci staną się świadomi poziomu swoich umiejętności (lub ich braku).

Dane te nie zostaną opublikowane, ale mogą zostać wykorzystane w przypadku incydentów.

KNSL musi się upewnić, że zarejestrowani na zawody piloci osiągnęli podstawowy poziom umiejętności, opisany poniżej, dla skrzydła, na którym latają.

Imię i nazwisko pilota:

Nr CIVL:

Drużyna (kraj):

Mistrzostwa:

A. Umiejętności pilota

Podstawowe umiejętności, niezbędne do udziału w zawodach 1. kategorii są następujące:

- Bezpiecznego startu i lądowania.
- Latania w tłumie, przestrzegając zasad i uważając na innych pilotów.
- Wybierania bezpiecznej trasy lotu, omijając obszary turbulencji i zawietrznych.
- Poprawnego sterowania paralotnią w powietrzu, unikając negatywek i przeciągnięć.
- Dobrego czucia skrzydła i odpowiedniego reagowania, aby nie dopuszczać do podwinięć, nawet w bardzo silnej turbulencji.

Po osiągnięciu podstawowego poziomu umiejętności, pilot musi dalej poprawiać swoje bezpieczeństwo, nabywając kolejnych:

- Kontrolowane wychodzenie z podwinięć asymetrycznych i symetrycznych; odpowiednie reagowanie na różne stopnie podwinięcia i wyprowadzanie bez następujących po nim niekontrolowanych manewrów.
- Radzenie sobie z siłą odśrodkową i dezorientacją po nieskontrolowanym podwinięciu i pomyślnie wyprowadzenie.
- Radzenie sobie ze skręconymi taśmami: odkręcanie się.
- Kontrolowane wejście i wyprowadzenie z pełnego przeciągnięcia; symetryczne wejście do przeciągnięcia bez zawijania się skrzydła w podkowę (bez łączenia się stabilii); kontrolowane opadanie w przeciągnięciu, bez rotacji i czyste wyprowadzenie.
- Skuteczne pozbywanie się krawatów na stabilach.
- Wyczucie punktu przeciągnięcia; zdolność dochodzenia do punktu przeciągnięcia i natychmiastowej reakcji.

Zalecane są regularne treningi bezpieczeństwa (S/V)

B. Doświadczenie pilota

1. Szacunkowa całkowita liczba wylatanych godzin:
2. Szacunkowa liczba wylatanych godzin w termice w ciągu ostatnich 12 miesięcy:
3. W ilu konkurencjach w zawodach startowałeś w ciągu ostatnich 5 lat:
4. Jaka była Twoja najwyższa pozycja w rankingu WPRS?
5. Jaka jest Twoja obecna pozycja w rankingu WPRS?
6. Jak dobrze znasz poniższe figury lub niebezpieczne stany lotu:

(Zaleca się, żeby figury były trenowane nad wodą i w bezpiecznych warunkach lub pod nadzorem (łódka, kamizelka ratunkowa, itd.)

N = Nigdy nie próbowałem

O = Próbowałem raz

P = Znam dobrze

- Szukanie punktu wejścia w negatywkę
- Podwinięcie czołowe
- Podwinięcie niesymetryczne
- Spadochronowanie
- Pełne przeciągnięcie
- Szybkie wytracanie wysokości (>6 m/s)
- Inne (podaj)

7. Czy wyobrażałeś sobie wykonywanie powyższych figur?
(może to być bardzo przydatne, przy zerowym koszcie i ryzyku).

8. Ile godzin masz wylatane na tym skrzydle:

9. Główny spadochron zapasowy:

Producent:

Model:

Obciążenie maksymalne:

Data ostatniego przekładania:

10. Drugi spadochron zapasowy:

Producent:

Model:

Obciążenie maksymalne:

Data ostatniego przekładania:

Podpis (na miejscu podczas rejestracji):

Data:

12 RADY DOTYCZĄCE PRZYGOTOWANIA PROTESTU

Aktualna wersja podręcznika *CIVL Jury and Steward Manual*, zawiera ogólne instrukcje o procedurach w przypadku otrzymania protestu na mistrzostwach 1. kategorii. Te informacje są wytycznymi dla kierowników drużyn, jak i dla poszczególnych zawodników składających protest.

12.1 Hierarchia przepisów

Hierarchia przepisów wygląda następująco:

- Część Ogólna Kodeksu FAI.
- Część 7, czyli niniejsze przepisy.
- Regulamin zawodów.
- Jakiegokolwiek uzupełniające zarządzenia wydawane sukcesywnie, które mogły wpłynąć na opublikowane zasady.

12.2 Procedura

Przed złożeniem protestu należy szukać rozwiązania problemu poprzez kontakt z kierownikiem zawodów. Jeżeli problem zostanie w ten sposób rozwiązany, jest to koniec procedury, jeśli nie, można przejść do protestu – nieprzekraczalny termin składania oraz opłata za rozpatrzenie są wyszczególnione w regulaminie zawodów. Kierownik zawodów powinien odnotować czas przyjęcia protestu i niezwłocznie przekazać sprawę do przewodniczącego Jury.

Protesty są składane przez kierowników drużyn w imieniu pilota. Tak się dzieje nawet wtedy, gdy kierownik nie zgadza się ze zgłaszającym protest. Jeśli pilot nie ma swojego kierownika, może zgłosić protest osobiście.

Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie w jęz. angielskim, razem z opłatą za rozpatrzenie protestu. W przypadku uznania protestu pobrana opłata zostanie zwrócona. Protest powinien być opatrzony w nagłówku nazwą mistrzostw oraz nazwiskiem i narodowością protestującego.

Należy jasno sprecyzować, czego protest dotyczy – np. decyzji, że pilot naruszył zasadę/y lub przeciwko nałożonej karze za jej naruszenie (odjęcie punktów, anulowanie punktów, dyskwalifikacja, itp.). Nie może to być ogólna skarga przeciwko organizatorowi.

Może się zdarzyć protest przeciwko jednemu i drugiemu np. „Protestuję przeciwko decyzji, że naruszyłem przepis nr. ##. W dodatku uważam, że nawet gdybym naruszył ten przepis, kara nałożona na mnie była zbyt surowa”.

Protest musi zawierać stwierdzenie, jakiej rekompensaty oczekuje protestujący i jakich jego/jej zdaniem przepisy są stosowne w danym przypadku.

Protest musi kończyć się podpisem protestującego oraz datą i godziną.

Jeśli protest dotyczy więcej niż jednej sprawy, powody i wyjaśnienia należy odseparować od siebie, aby ułatwić pracę Jury. Dla każdego poszczególnego elementu protestu należy uwzględnić (tam gdzie to możliwe):

- (a) Powód dla którego protestujący uważa, że decyzja lub kara jest niesłuszna (podając numer przepisu uzasadniającego protest). Np. możliwe, że inny pilot został potraktowany inaczej w podobnych okolicznościach.
- (b) Świadka, który podtrzyma przedstawianą wersję wydarzeń.
- (c) Jakiegokolwiek okoliczności łagodzące.

Zawsze, gdy to możliwe, protestujący powinien przedłożyć pisemną relację świadka potwierdzającą jego protest.

Jury powinno rozpatrzyć protest tak szybko, jak to możliwe. Rozpatrzenie może obejmować przesłuchanie świadków, pozyskanie dowodów od kierownika zawodów i innych funkcyjnych oraz stewarda. Ponieważ zawody muszą być kontynuowane, osoby te mogą być przesłuchiwane osobno. Jury może ogłosić swą decyzję zaraz po wysłuchaniu materiału dowodowego lub przedyskutować problem we własnym gronie przed podjęciem decyzji. Gdy decyzja zostanie podjęta, musi być ona na piśmie i zawierać podpisy wszystkich członków Jury, kierownika zawodów i protestującego oraz musi być zamieszczona na tablicy informacyjnej razem z protestem, którego dotyczy.

13 CEREMONIE WRĘCZANIA NAGRÓD NA ZAWODACH 1. KATEGORII

13.1 Wprowadzenie

W przeszłości organizatorzy mistrzostw FAI 1. kategorii nie posiadali wytycznych dotyczących przeprowadzania ceremonii wręczania nagród. Rezultatem tego była ich różnorodność, a jakość tych ceremonii – czasami nie do zaakceptowania. Aby zapewnić spójność ceremonii podczas zawodów FAI 1. kategorii i należąca powagę, ustalono standardowy format dla przeprowadzania ceremonii wręczania nagród w zawodach FAI 1. kategorii, który został opisany w przedstawionym poniżej protokole.

13.2 Procedura przyznawania nagród

13.2.1 Przygotowania

Z wyprzedzeniem należy przygotować podium, flagę FAI oraz narodowe flagi zdobywców medali oraz hymny państwowe zdobywców złotego medalu indywidualnie jak i zespołowo. W przypadku medali dla drużyn, duże medale FAI są przeznaczone dla krajowej władzy sportów lotniczych zgłaszających drużyny i zazwyczaj wręczany jest kierownikowi zawodów. Małe medale FAI są przeznaczone dla członków drużyny. Jeżeli jest więcej małych medali niż jest oficjalnych członków drużyny, to nadwyżkowe medale muszą być zwrócone przewodniczącemu jury do dyspozycji.

Podium dla zwycięzców musi być ustawione w następujący sposób:

Srebro: po lewej stronie (patrząc od strony widzów) – drugi pod względem wysokości stopień (2)

Złoto: w środku – najwyższy stopień (1)

Brąz: po prawej stronie – tej samej wysokości co srebro, lub nieco niższy stopień (3)

Zdobywcom medali udającym się na miejsce ich wręczenia powinien towarzyszyć członek personelu organizatora.

13.2.2 Kolejność wręczania medali

Aby uniknąć wielokrotnego wywoływania na podium zwycięzców indywidualnych (*większość z nich otrzyma także medale drużynowe*), sugerowana jest następująca kolejność wręczania:

- Dyplomy FAI dla zawodników w odwrotnej kolejności, tj. od pilota na 10. miejscu, potem 9. i tak dalej do 4. miejsca.
- Indywidualne medale wręczane w odwrotnej kolejności, tj. brązowy, srebrny i złoty razem z dyplomami FAI.

Po odpowiednim czasie dla fotografów, indywidualni zwycięzcy opuszczają scenę bądź podium i odbywa się wręczenie medali drużynowych, ponownie w odwrotnej kolejności - najpierw drużyna, która zajęła trzecie miejsce, potem srebrni medalisci, a na końcu drużyna mistrzowska.

13.2.3 Procedura

Prowadzący zapowiada ceremonię wręczania nagród, a następnie ogłasza w jakiej kategorii/klasie medal został zdobyty, gdy jego zwycięzca podchodzi, aby stanąć za podium. W pobliżu powinien znajdować się członek personelu organizatora, który poprowadzi zawodników na właściwe miejsca i w odpowiedniej kolejności, tak aby stanęli za podium naprzeciw swojego właściwego stopnia.

Prowadzący wymieni kto (z upoważnienia lub tytułu) wręczy medale i dyplomy (może to być Prezes FAI, Prezes Komisji Sportów Lotniczych, ich przedstawiciel lub miejscowy dygnitarz).

Zwycięscy piloci lub drużyny będą wzywani pojedynczo, w odwrotnej kolejności tzn. zaczynając od brązu poprzez srebro do złota. Zwycięzcy wejdą na swoje miejsce na podium dopiero po wezwaniu przez prowadzącego.

Jako pierwszy na podium stanie brązowy medalista (pilot lub drużyna) i otrzyma medal. Następnie srebrny medalista (pilot lub drużyna), a ostatni złoty medalista według tej samej zasady. Po każdorazowym wręczeniu medalu będzie chwila na wykonanie zdjęć.

Po rozdaniu wszystkich medali zostanie odegrany hymn zwycięzcy lub zwycięskiej drużyny podczas wciągania flagi narodowej (jeśli pilot nie reprezentuje kraju – odtworzony będzie hymn FAI). Maszty na flagi muszą różnić się wysokością, z najwyższym w środku z flagą złotego medalisty, a niższe po bokach dla

zdobywców 2. i 3. miejsca. Każda flaga musi być wciągnięta do końca masztu. Wszystkie maszty muszą być odpowiedniej wysokości, aby wyróżniać się z otoczenia podczas tej ceremonii.

Przed zejściem z podium zwycięzcy przez 1 minutę będą pozować do zdjęć.

Indywidualni i drużynowi zdobywcy 1., 2. i 3. miejsca muszą uczestniczyć w ceremonii wręczenia nagród. Co więcej oczekuje się, że wszyscy zawodnicy będą uczestnikami w ceremonii wręczenia nagród.

13.2.4 Dyplomy FAI

Dyplomy FAI otrzymuje 10 najlepszych zawodników w klasyfikacji generalnej. Oznacza to, że zdobywcy 1., 2. i 3. miejsca otrzymają zarówno medal, jak i dyplom.

13.2.5 Dodatkowe osoby

Dodatkowe osoby nie powinny towarzyszyć indywidualnym zdobywcom medali lub dyplomów do miejsca prezentacji. Podczas przyznawania medali drużynom, mogą im towarzyszyć ich oficjalnie zarejestrowani kierownicy drużyny.

14 ZASADY REJESTRACJI LOTU URZĄDZENIAMI GPS

14.1 Zasady ogólne

14.1.1 Zawody 1. kategorii

Loty na zawodach 1. kategorii będą weryfikowane na podstawie zapisu z GPS. FAI ma prawo wykorzystać wszystkie dane zebrane podczas zawodów 1. kategorii, łącznie z zapisami trasy i ma prawo je publikować.

14.1.2 Zatwierdzony sprzęt

Każdy system GPS weryfikacji lotu musi być zatwierdzony przez odpowiednią komisję CIVL jako pewny i odpowiedni do weryfikowania lotów na zawodach. Od 1 stycznia 2015 wchodzi w życie przepisy dotyczące pomiarów odległości i wysokości, zawarte w dokumencie CIVL GAP – Centralny system punktacji zawodów przelotowych w lotnictwie i paralotnictwie.

14.1.3 Powiadomienie

Jeżeli na zawodach ma być użyta weryfikacja GPS, organizator może korzystać jedynie z oprogramowania weryfikującego, które zostało zatwierdzone przez odpowiednią komisję CIVL jako odpowiednie i bezpieczne. Przynajmniej 3 miesiące przed zawodami organizator musi opublikować, który zatwierdzony (przez odpowiednią podkomisję CIVL) program będzie użyty (z nazwy i numeru wersji) oraz które typy instrumentów GPS będą obsługiwane.

14.1.4 Standardowe urządzenie IGC

Zawodnicy, którzy chcą korzystać ze standardowego urządzenia IGC mogą to zrobić, pod warunkiem, że dostarczą wszelkie niezbędne oprogramowanie i sprzęt oraz że wszystkie standardy IGC będą przestrzegane.

14.2 Zasady używania GPS

14.2.1 GPS rezerwowo

Pilot może korzystać z kilku urządzeń GPS do weryfikacji oraz jako zabezpieczenie i może dostarczyć kilka zapisów trasy prowadzącemu punktację. Dane dowodowe zostaną wybrane w taki sposób, żeby do weryfikacji trasy zostały wykorzystane te poprawnie uzyskane dane, które dadzą pilotowi najwyższą możliwą punktację.

14.2.2 Zapisy trasy z kilku GPS

Piloci mogą dostarczyć potwierdzenie wykonanego lotu przy użyciu zapisów z dwóch (lub więcej) urządzeń GPS, z których każdy będzie pokrywał część trasy, pod warunkiem, że kierownik zawodów będzie miał pewność, że zapisy pochodzą z lotu wykonanego przez danego pilota podczas konkurencji, której mają być weryfikacją.

14.2.3 Przedłożenie zapisu trasy

Przedkładany zapis trasy może dotyczyć tylko przedmiotowego lotu.

14.2.4 Rejestracja urządzeń GPS

Piloci muszą zarejestrować u prowadzącego punktację markę, model i numer seryjny wszystkich urządzeń GPS, których zamierzają używać podczas zawodów. Jeśli urządzenie, które pilot zgłosił zostanie uszkodzone podczas zawodów, może on skorzystać z urządzenia zastępczego. Przed wystartowaniem do konkurencji, w której pilot chce skorzystać z tego urządzenia, musi on podać jego markę, model i numer seryjny organizatorowi zawodów lub sędziemu startowemu.

Kierownik zawodów musi się upewnić, że każdy pilot ma niepowtarzalną kombinację marki, modelu i numeru seryjnego (tzn. że piloci nie korzystają wspólnie z urządzeń). Kierownik lub jego asystenci muszą sprawdzić markę, model i numer seryjny urządzenia przed weryfikacją każdego lotu. Każde urządzenie GPS, które nie pokrywa się z zarejestrowanymi danymi może zostać nie przyjęte do weryfikacji.

14.3 Dane GPS

14.3.1 Wymagania dotyczące zapisu trasy

Pilot musi dostarczyć jednoznaczny zapis trasy, który bez żadnych wątpliwości potwierdza, że dane zostały zebrane:

- Przez danego pilota lotni podczas lotu do danej konkurencji.
- Na zadeklarowanych punktach zwrotnych zgodnie z koordynatami i w poprawnej kolejności.
- Pomiędzy startem i lądowaniem.
- W taki sposób, że wszystkie niezbędne informacje są zawarte w zapisie trasy.

14.3.2 Brak zapisu trasy

Jeżeli pilot nie może przedstawić żadnego zapisu trasy, może on otrzymać punkty za minimum zamiast zera, jeżeli otrzyma pisemne potwierdzenie od funkcyjnych startu, że wystartował wewnątrz dozwolonego okna startowego.

14.4 Ogólne zasady weryfikacji lotu

14.4.1 Minimalna liczba punktów zapisu trasy

Zapis trasy pilota musi zawierać wystarczającą liczbę punktów, aby potwierdzić zaliczenie wszystkich punktów kontrolnych konkurencji, z wyjątkiem startu który może być poświadczony zgodnie z punktem 16.4.4. W przypadku wątpliwości co do poprawności zapisu trasy, zastosowany zostanie punkt 16.5.9.

14.4.2 Minimalne wymogi dotyczące zapisu trasy

Oprogramowanie weryfikacyjne musi potwierdzić, że wszystkie punkty zapisu trasy użyte do weryfikacji lotu wystąpiły o sensownym czasie (np. w danym dniu, pomiędzy początkiem i końcem konkurencji i że wszystkie punkty zostały zaliczone w poprawnej kolejności).

14.4.3 Brakujące elementy

Jeżeli ślad trasy zostanie pomyślnie zapisany, ale będzie na nim brakować pewnych elementów lotu, które wg pilota zostały zaliczone, należy sprawdzić zapasowy zapis trasy. Jeśli zapasowy zapis również nie potwierdzi zaliczenia wątpliwych elementów lub w ogóle nie istnieje, nie będą dopuszczone żadne inne metody weryfikacji i pilot otrzyma punkty za najlepszą pozycję zgodnie z dostępnym zapisem śladu GPS.

14.4.4 Problemy z ustaleniem czasu

Jeżeli używana jest formuła CIVL GAP, pilot nie posiadający zapisu czasu startu, będzie miał czas startu równy czasowi otwarcia bramki startowej. W innym przypadku, jeżeli startowisko znajduje się wewnątrz sektora startowego i pilot wystartuje w trakcie otwartego okna, ale nie będzie mógł przedstawić zapisu trasy, z którego będzie można odczytać czas startu, to za czas startu pilota będzie uznawany czas otwarcia okna.

14.4.5 Naruszenie przestrzeni powietrznej i latanie w chmurach

Jeżeli istnieje podejrzenie, że pilot naruszył zakazaną przestrzeń powietrzną, obowiązkiem tego pilota jest dostarczenie zapisu trasy lub barogramu, który udowodni, że tak nie było

14.4.6 Odrzucenie zapisu trasy

Organizator zawodów ma prawo odrzucić dowolny zapis trasy lub jego część, jeżeli uważa, że przedstawione dane nie są autentyczne. W takim przypadku pilot otrzyma zero punktów za konkurencję.

14.5 Obowiązki pilota

14.5.1 Sprzęt GPS

Obowiązkiem każdego pilota jest upewnienie się, że posiada sprzęt, który jest pewny i kompatybilny z zatwierdzonym programem weryfikacji lotu, który zostanie użyty. Marki i modele, które będą akceptowane do celów weryfikacji lotów podczas zawodów będą ogłoszone przed rozpoczęciem imprezy. Wszyscy piloci muszą latać z przynajmniej jednym urządzeniem GPS, które zapisuje wysokość lotu jako część zapisu trasy

14.5.2 Parametry

Piloci będą musieli poprawnie ustawić parametry w swoich urządzeniach GPS. Błąd w ustawieniach GPS może skutkować nałożeniem kary.

14.5.3 Formularz weryfikacyjny lądowania

Po każdym locie piloci będą mieli obowiązek poprawnie wypełnić formularz po lądowaniu, umieszczając na nim wszystkie istotne informacje z lotu i lądowania. Piloci muszą podpisać ten formularz, aby potwierdzić autentyczność informacji, które podali. Jeżeli tego nie zrobią, mogą otrzymać karę.

Bardziej restrykcyjne przepisy mogą być narzucone przez organizatora, pod warunkiem, że zostaną uwzględnione w regulaminie zawodów. Uwaga. Łatwość przenoszenia paralotni może wymóc dodatkowe zasady.

15 ZASADY I TECHNIKA KRAŻENIA W TERMICE

Doświadczenie osób funkcyjnych, a także samych zawodników, na zawodach 1. kategorii dobitnie wykazuje, że nadal istnieje całkiem spora grupa pilotów, którzy nie potrafią efektywnie, a przede wszystkim bezpiecznie krążyć w kominach w dużych grupach. Niestety, mimo kryteriów kwalifikacyjnych ustalonych przez CIVL w tym zakresie, wiele krajów nie uczy swoich pilotów odpowiednich technik, ani zasad zachowywania się wobec innych zawodników, często z powodu niezajomości ogólnie przyjętych procedur. Aby podnieść bezpieczeństwo, każdy uczestnik zawodów firmowanych przez CIVL musi zapoznać się i przestrzegać poniższych zasad.

15.1 Latanie agresywne

Jednym z największych problemów na zawodach z dużą liczbą uczestników jest agresywne zachowanie się w powietrzu niektórych pilotów. Zachowanie takie, zwłaszcza w dużych grupach, może łatwo doprowadzić do zderzenia i wypadku, który w najgorszym razie może być śmiertelny. W zatłoczonym kominie każdy pilot chciałby krążyć jak najciaśniej, aby jak najefektywniej wykorzystać noszenie, ale zaburzyłoby to cały układ krążącej grupy. Pilot, który przelatuje blisko innych zawodników lub skraca zakręty, stanowi zagrożenie dla innych i może się liczyć z późniejszą konfrontacją. Agresywność na dłuższą metę prowadzi także do słabszych wyników w zawodach.

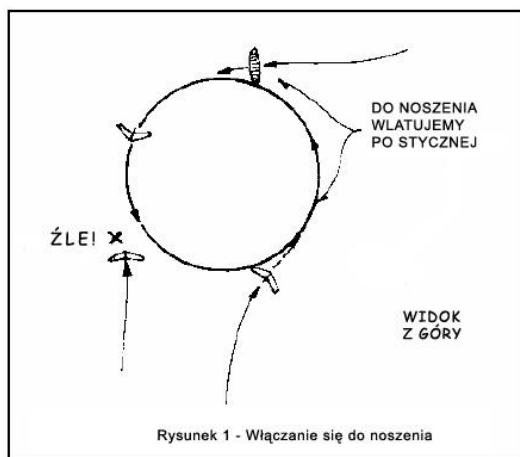
Kierownik zawodów musi postępować z pilotami latającymi agresywnie i niebezpiecznie w następujący sposób: po potwierdzeniu niebezpiecznego zachowania, pilot otrzymuje ostrzeżenie. Jeśli sytuacja powtórzy się, pilot musi natychmiast zostać usunięty z zawodów.

15.2 Włączanie się do noszenia

15.2.1 Pierwsza zasada

Pierwsza zasada mówi o tym, że należy krążyć w tę stronę, co piloci będący już w noszeniu (albo zgodnie z ruchem wskazówek zegara, albo przeciwnie). Zasadę tę należy stosować bezwzględnie, nawet jeśli pilot wlatuje w noszenie dużo powyżej lub poniżej pozostałych pilotów, gdyż paralotnia znajdująca się niżej zazwyczaj szybciej zyskuje wysokość i w końcu może się znaleźć na tym samym poziomie, co pozostali. Kolejny problem na zatłoczonym niebie powstaje wtedy, gdy pilot włączający się w komin spotyka dwóch pilotów krążących w różnych kierunkach i nie wie, w którą stronę skrócić. Często wtedy tworzy się kilka grup na różnych wysokościach, krążących w różnych kierunkach. Kiedy te grupy w końcu się łączą, powstaje chaos i sytuacja staje się niebezpieczna.

Należy więc wyraźnie podkreślić: zawsze jest obowiązek krążenia w tym samym kierunku, co pozostali piloci w noszeniu, niezależnie od separacji pionowej. Zdarzają się piloci, którzy preferują krążenie w jedną stronę, co często sprawia, że krążą przeciwnie do ustalonego wcześniej kierunku. Piloci tacy nie powinni być dopuszczani do zawodów, do momentu, kiedy nauczą się krążyć w obu kierunkach i nie będzie im to sprawiać różnicy.



W którą stronę powinien zacząć krążyć pilot włączający się do noszenia, w którym piloci krążą w różne strony? Zawodnicy często stają przed takim dylematem, który nie ma łatwego rozwiązania. Jeśli pilot znajduje się zdecydowanie bliżej jednej z grup (będącej poniżej lub powyżej), powinien krążyć zgodnie z nią. Jeżeli pozostali piloci znajdują się na podobnej wysokości, powinien krążyć zgodnie z pierwszym pilotem, który się znalazł w noszeniu.

Jeżeli pilot dołączy do kominu w połowie między dwiema grupami, krążącymi w różnych kierunkach, lepiej zacząć krążyć zgodnie z grupą, która znajduje się wyżej, gdyż paralotnie będące wyżej trudniej jest zauważyć. Jeśli grupa, która znajduje się poniżej wykręca się szybciej, łatwo będzie to dostrzec i w razie potrzeby dostosować kierunek krążenia.

Ze zmianą kierunku nie należy czekać do momentu, kiedy piloci znajdą się na tym samym poziomie, gdyż

taka sytuacja może spowodować chaos i piloci nie będą wiedzieli, do kogo się dostosować. Poza tym, powodem ich szybszego wznoszenia się, może być wybór bardziej efektywnego kierunku krążenia.

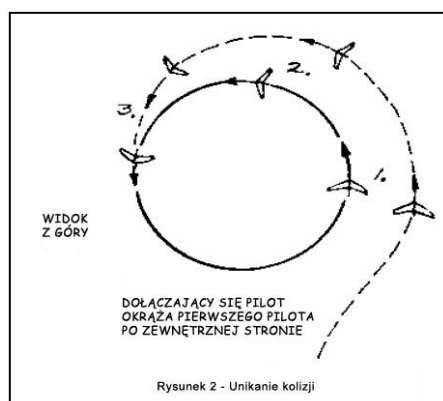
15.2.2 Druga zasada

Druga zasada krążenia w termice mówi, że do noszenia należy wchodzić po stycznej do okręgu, po którym krążą będący już w nim piloci, podlatując od tyłu tych pilotów. W ten sposób włączający się pilot podąża po śladzie poprzedzającego go pilota i może bezkolizyjnie włączyć się do krążenia, nawet jeśli inni piloci są na tej samej wysokości co on (patrz Rys. 1).

Zbliżanie się do komina, w którym krążą inni piloci, torem lotu innym niż styczny do niego, jest *bardzo niebezpieczne*. Piloci postępujący w ten sposób mogą doprowadzić do kolizji w powietrzu.

Nie wolno przecinać toru lotu krążących pilotów.

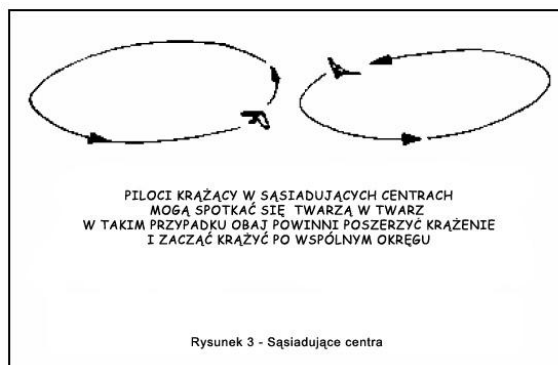
Do komina najbezpieczniej jest podejść, gdy będący w nim pilot znajduje się po przeciwległej stronie kręgu. Podczas dolotu należy go uważnie obserwować przez dwa pełne obroty lub więcej, aby ustalić, w którym miejscu wypadnie punkt stycznej i dopiero wtedy włączyć się do krążenia.



W przypadku, gdy dołączający się pilot dotrze do noszenia w momencie, kiedy krążący w nim wcześniej pilot znajdzie się w miejscu, w którym drugi pilot planował wejść do krążenia, powinien on rozpocząć krążenie, ale po zewnętrznej stronie krążącego zawodnika, aby nie zakłócić jego toru lotu. Większy początkowy promień krążenia pozwoli pierwszemu pilotowi wyprzedzić dołączającego się zawodnika, który następnie będzie mógł zacieśnić krążenie i włączyć się do noszenia. Sytuację tą obrazuje Rysunek 2. Jednocześnie pilot będący wcześniej w krążeniu nie powinien zmieniać toru kręgu, aby nie wprowadzić w błąd dołączającego się pilota. Taka współpraca pozwala zawodnikom latać zarówno efektywnie, jak i bezpiecznie.

15.3 Sąsiadujące centra

Bardzo często zdarza się sytuacja, gdy blisko siebie istnieje kilka centrów noszenia. Na zawodach taka sytuacja stwarza realne zagrożenie, gdyż sąsiadujące centra często łączą się na pewnej wysokości. W tym przypadku każdy wybór kierunku krążenia niesie ze sobą pewne ryzyko. Jeśli piloci krążą w sąsiadujących centrach w tym samym kierunku, to w momencie, gdy centra się połączą, wszyscy piloci powinni poszerzyć krążenie i zacząć krążyć po nowym, wspólnym okręgu. Niestety w takiej sytuacji istnieje zagrożenie, że gdy centra będą się do siebie zbliżać, piloci mogą się w pewnym momencie spotkać naprzeciwko siebie.



Jeśli piloci krążą w sąsiadujących centrach w przeciwnych kierunkach, to po połączeniu się noszeń jeden z nich musi w pewnym momencie zrobić pełny zwrot, aby dołączyć się do wspólnego krążenia. W dużej grupie pilotów taki manewr może wywołać spore zamieszanie i konfliktową sytuację. Z tego powodu zaleca się, aby krążyć w tym samym kierunku, co piloci znajdujący się w pobliżu.

Często też, przy słabym nasłonecznieniu, silnym wietrze lub inwersji, termika jest poszarpana i pojawia się kilka krótkotrwałych centrów, w których udaje się wykonać kilka krążeń. W takich warunkach trudno się współpracuje dużej grupie pilotów – można jedynie liczyć na zdrowy rozsądek i sportową postawę innych zawodników. Jeśli noszenia są krótkotrwałe, nie ma sensu rzucać się w kierunku każdego pilota, który zacieśni krążenie w lepszym noszeniu. Takie zachowanie wprowadza niepotrzebne zamieszanie i utrudnia innym pilotom efektywne wykorzystanie noszeń, doprowadzając często do sytuacji konfliktowych.

W sytuacji przedstawionej powyżej należy ustąpić pierwszeństwa pilotowi wznoszącemu się szybciej i dołączyć do noszenia dopiero po upewnieniu się, że nikomu nie zaleci się drogi. Pilot miotający się

między zamarkowanymi przez innych noszeniami nie może liczyć na to, że wszyscy będą mu ustępować miejsca. Takie zachowanie często prowadzi do późniejszej konfrontacji pomiędzy zawodnikami. Agresywni piloci swoim zachowaniem wyrządzają krzywdę sobie.

W poszarpanej termicie wszyscy powinni krążyć w obszarze noszeń i pozwolić pilotowi, który trafi na silniejszy komin, zacieśnić krążenie. Dzięki temu w grupie będzie się rozluźniać i każdy będzie miał szansę zrobić wysokość. W warunkach, kiedy trudno utrzymać się w powietrzu, wszyscy zawodnicy sobie pomagają nawzajem – przynajmniej w bezpiecznej odległości od mety. Im słabsze i im rzadsze noszenia, tym więcej pilotów potrzebnych jest, aby je znaleźć. Jeśli dany zawodnik, swoim zachowaniem powoduje, że inni wypadają z kominów, wkrótce znajdzie się sam na niebie, bezowocnie poszukując noszenia.

15.4 Zasady ogólne

Krążąc w dużej grupie, pilot musi cały czas utrzymywać wzmożoną uwagę. Oznacza to nieustanne rozglądanie się wokół w celu uniknięcia kolizji. Trzeba patrzeć zarówno do wewnątrz jak i na zewnątrz krążenia, gdyż często piloci będący po stronie zewnętrznej bywają zmuszani do zbliżenia się do centrum lub trajektorie lotu zbiegają się. Jeżeli powyżej i poniżej krąży dużo paralołtni, nie należy zbytnio się na nich koncentrować, ale skupić na tych, które są na naszym poziomie lub w bliskim sąsiedztwie.

Drugą bardzo ważną zasadą jest utrzymanie regularnego, przewidywalnego toru krążenia. Należy w miarę możliwości utrzymywać ten sam promień skrętu, aby inni piloci byli w stanie przewidzieć naszą trajektorię. Niektórzy zawodnicy nie wytrzymują psychicznie narastającego tłoku i zaczynają krążyć coraz szerzej. W wyniku tego cała grupa wznosi się coraz wolniej, co z kolei powoduje jeszcze większy tłok, gdyż zmniejsza się separacja pionowa. Trzeba utrzymywać krążenie tak ciasne, jak to tylko możliwe w danej sytuacji, aby utrzymać optymalne tempo wznoszenia – dzięki temu wzrośnie separacja pionowa, a nie pozioma, która nie zapewnia bezpieczeństwa w krążeniu.

Dwóch pilotów może latać na jednym poziomie w bardzo ciasnym krążeniu, pod warunkiem dobrej obustronnej współpracy. Należy pamiętać o stałym kącie przechylenia oraz o tym, że dopóki nie widać drugiego pilota, oznacza to, że albo jest dokładnie po przeciwnej stronie kręgu, albo wzniósł się wyżej, więc nie ma możliwości zderzenia. Także trzech pilotów może w ten sposób współpracować, pod warunkiem, że każdy utrzymuje regularne krążenie, a noszenie jest równomierne. Czterem pilotom na jednym poziomie zazwyczaj trudno wykorzystać efektywnie centrum noszenia.

Podczas krążenia powstaje wrażenie, że drugi pilot kręci po szerszym niż my okręgu. Należy na to bardzo uważać, gdyż jeżeli ulegnie się temu błędnemu wrażeniu i zacznie krążyć szerzej, łatwo doprowadzić do sytuacji kolizyjnej. Jedynym sposobem na sprawdzenie, czy rzeczywiście krążymy szerzej, jest obserwowanie, czy zbliżamy się do drugiego pilota w krążeniu, czy nie. Jeżeli doganiamy innych pilotów, to znaczy że krążymy ciasniej niż oni – i na odwrót.

W nierównej termicie wielu pilotów stara się za wszelką cenę znaleźć w najsilniejszym noszeniu, wykonując przy tym chaotyczne ruchy. Takie zachowanie w zatłoczonym kominie jest bardzo agresywne i powinno być karane. Żaden pilot nie ma prawa narażać bezpieczeństwa innych zawodników. Wszyscy piloci powinni zapoznać się z techniką i zasadami krążenia w termicie.

16 ODPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA ZAWODACH

16.1 Zasady ogólne

Na zawodach 1. kategorii konieczne jest zorganizowanie specjalnej odprawy, dotyczącej spraw bezpieczeństwa, na której będą obecni wszyscy piloci. Tylko przez zaznajomienie wszystkich ze specyfiką miejsca i warunków można liczyć na podniesienie ogólnego poziomu bezpieczeństwa. Obecność na takiej odprawie jest obowiązkowa dla wszystkich zawodników.

Jednym ze sposobów zapewnienia uczestnictwa pilotów jest nieuwzględnianie w punktacji pilotów, którzy nie potwierdzili swojej obecności na odprawie własnoręcznym podpisem. Innym jest połączenie takiej odprawy z ładowaniem punktów do GPSów i ich rejestracją. Obowiązkowe odprawy zawsze budzą pewien opór, ale nawet bardzo doświadczeni piloci nie mogą znać dokładnie specyfiki latania w nowym miejscu. O pomoc w organizacji takiej odprawy należy poprosić doświadczonych, miejscowych pilotów. Nie podlega wątpliwości, że piloci o słabszych umiejętnościach i mniejszym doświadczeniu zdecydowanie skorzystają z takiego spotkania.

Sugeruje się, aby takie odprawy odbyły się w dwóch różnych dniach przed początkiem zawodów, żeby każdy miał szansę wziąć w nich udział. Jednakże, nawet pomimo obowiązkowej obecności, można dopuścić do startu pilota, który z ważnych powodów nie mógł na niej być, pod warunkiem że zapozna się z jej protokołem i złoży podpis na oświadczeniu potwierdzającym, że zrozumiał wszystkie zapisy. Przykładowymi usprawiedliwieniami mogą być opóźnienie lub odwołanie lotu pasażerskiego, czy udział w akcji ratunkowej w dniu spotkania.

16.2 Tematy odprawy bezpieczeństwa

Poniższy zarys obejmuje tematy, które powinny zostać poruszone na odprawie. Oczywiście lista tematów może być dłuższa i powinna być dostosowana do specyfiki rejonu, planowanych konkurencji i warunków.

16.2.1 Sprzęt

16.2.1.1 Paralotnie

Należy omówić rodzaje skrzydeł najlepiej odpowiadających miejscu i warunkom. Jeśli na przykład jest niedużo lądowisk lub są one oddalone od gór, można ostrzec pilotów latających na paralotniach o słabszych osiągnięciach, żeby odchodził z gór na pewnej wysokości. Należy także wymienić wszystkie paralotnie niedopuszczone do zawodów ze względów bezpieczeństwa.

Należy również przypomnieć pilotom o starannym sprawdzeniu sprzętu przed rozpoczęciem zawodów. Uszkodzenia w transporcie zdarzają się często i potrafią być ukryte.

16.2.1.2 Uprząże

Należy przypomnieć o przeglądzie uprząży i mocowania spadochronu zapasowego oraz omówić kwestie używania balastu i być może wyznaczyć jakiś limit, jeśli startowisko jest trudne.

16.2.1.3 Spadochrony zapasowe

Należy przypomnieć o sprawdzeniu spadochronów zapasowych i poinformować o dostępnych na miejscu możliwościach ich przełożenia czy przeglądu. Omówić kwestie związane z użyciem spadochronów, zagrożeniami przy zetknięciu z ziemią i postępowaniem pilota po lądowaniu.

16.2.1.4 Urządzenia GPS

Należy przypomnieć i opisać kwestie ustawień urządzeń na zawody (używane systemy współrzędnych, czasu itd.).

16.2.2 Łączność

16.2.2.1 Numery telefonów i częstotliwości

Zawodnikom należy podać numery telefonów i częstotliwości używane do zgłaszania wypadków, organizowania powrotów i zdawania raportów.

16.2.2.2 Procedury ratownicze

Przypomnieć o konieczności zwinienia skrzydła natychmiast po lądowaniu, jeśli nic się nie stało. Opisać powinności poszkodowanego pilota, jeśli jest w stanie nawiązać łączność. Każdy pilot musi otrzymać kartę z numerami kontaktowymi oraz opisem postępowania ratowniczego w miejscowym języku i mieć ją zawsze przy sobie.

16.2.2.3 Procedury dla świadków wypadku

Przedstawić je, opisać zasady dotyczące pomocy podczas wypadku z części 7 Kodeksu i poinformować o regułach przyznawania rekompensat punktowych. Omówić konieczność pozostawiania w powietrzu w rejonie wypadku dla zapewnienia łączności i pokierowania ekipą ratunkową, z uwagą na możliwy przyłot śmigłowca.

Większość przedstawionych powyżej tematów ma charakter uniwersalny i nie zmienia się na poszczególnych zawodach. Ulega natomiast zmianie specyfika terenu i warunków pogodowych. Aspekty te omówiono poniżej. W niektórych miejscach najważniejszym tematem będą czynniki pogodowe

16.2.3 Cechy terenu

Należy ostrzec pilotów przed zagrożeniami specyficznymi dla danego miejsca. Może chodzić np. o zbiorniki wodne, anteny, przewody energetyczne, maszty łącznościowe, miejsca z natury turbulentne, okolice pozbawione lądowisk, dysze itd.

16.2.4 Procedury startowe

Jeśli startowiska przedstawiają szczególne trudności (są płaskie, niebezpieczne przy bocznym wietrze, itp.), omówić ich specyfikę. Przedstawić sygnały stosowane przez kierownika startu i zamierzone metody uniknięcia tłoku nad startem (odstępy czasowe lub nakaz opuszczenia okolicy startowiska przez pilotów będących w powietrzu).

16.2.5 Warunki pogodowe

Pewne rejony znane są z szybko zmieniającej się pogody. Należy przedstawić typowe symptomy i najlepsze sposoby unikania zagrożenia. Opisać ogólny przebieg zjawisk pogodowych w ciągu dnia, aby piloci mieli przegląd możliwych sytuacji. Omówienie potrzeby raczej szybkiego niż późnego startu może zmniejszyć pośpiech na starcie, żeby zdążyć przed zamknięciem okna, i tym samym poprawić bezpieczeństwo.

16.3 Kwestia ogólnego stanu zdrowia

Ponieważ zawody 1. kategorii rozgrywane są z reguły w czasie tygodnia lub nawet dłużej, wielu pilotów będzie latało więcej niż zwykle. Może wynikać z tego osłabienie w czasie zawodów, prowadzące do szybszego zmęczenia i podejmowania złych decyzji oraz popełniania błędów. Znacznie pogarsza to bezpieczeństwo uczestników.

16.3.1 Odpoczynek i właściwe odżywianie

Chociaż może to być próżny wysiłek, obowiązkiem organizatora jest przypominanie o potrzebie odpowiedniej ilości snu. Istotne dla zachowania dobrej kondycji jest również właściwe odżywianie.

16.3.2 Odwodnienie

Jest to jedno z największych zagrożeń i częsty czynnik prowadzący do wypadków. Trzeba przypominać pilotom o konieczności uzupełniania płynów rano, przed lotem, w jego trakcie i po lądowaniu. Wspomnieć o odwadniających skutkach alkoholu, kawy, herbaty i napojów zawierających kofeinę. Organizator powinien zapewnić odpowiednią ilość wody na starcie, zarówno zawodnikom, jak i ekipie. Oczywiście kwestie te wymagają zdwojonej uwagi w terenach suchych.

16.4 Przestrzeń powietrzna i inne zagrożenia

Pilotom należy przedstawić mapę w jasny sposób prezentującą zabronione rejony i wysokości oraz inne obszary, których należy unikać (gęsta zabudowa, nerwowi rolnicy). Wyraźnie określić rejony nie nadające się do lądowania z powodu wrogo nastawionych właścicieli lub brak odpowiednich pól.