



Спортивный кодекс Международной авиационной федерации (FAI)

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Раздел 7С – Класс 0

ПАРАПЛАНЕРИЗМ ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ

КЛАСС III

Редакция 2015
Действует с 1 мая 2015

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

Примечание редактора: Спортивный Кодекс FAI для дельтапланеризма состоит из Общего раздела и раздела 7 которые должны применяться вместе. В случае сомнений, читайте общий раздел, чтобы установить принципы применения конкретных правил, которые описаны в данном разделе 7. Дельтапланеризм это спорт, в котором участвуют и мужчины, и женщины. В этом документе слова "он", "его" или "своего", предназначены для применения в равной степени к обоим полам, если специально не указано иное.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Maison du Sport International – Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Switzerland

Копия 2015

Все права защищены. Авторские права на настоящий документ принадлежат Международной авиационной федерации (FAI). Любое лицо, действующее от имени FAI или одного из ее членов, настоящим уполномочено копировать, печатать и распространять настоящий документ при соблюдении следующих условий:

- 1. Документ может быть использован только в информационных целях и не может быть использован в коммерческих целях.**
- 2. Любая полная или частичная копия настоящего документа должна включать настоящее уведомление об авторских правах.**

Следует отметить, что любые продукты, процессы или технологии, описанные в документе, могут являться предметом других прав интеллектуальной собственности, принадлежащих Международной авиационной федерации или другим организациям, лицензия на использование которых настоящим документом не предоставляется.

ПРАВА НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СПОРТИВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ FAI

Все международные спортивные соревнования, полностью или частично организованные в соответствии с правилами Спортивного кодекса¹ Международной авиационной федерации (FAI), называются *Международными спортивными соревнованиями FAI*². Согласно Уставу FAI³, FAI принадлежат, и она контролирует все права, связанные с Международными спортивными соревнованиями FAI. Члены FAI⁴ в рамках своих национальных территорий⁵ следят за соблюдением прав собственности на Международные спортивные соревнования FAI и требуют их регистрации в Спортивном календаре FAI⁶.

Разрешение и полномочия на использование любых прав на осуществление какой-либо коммерческой деятельности на таких соревнованиях, включая, помимо прочего, рекламу до начала таких соревнований или непосредственно на таких соревнованиях, использование названий соревнований или их логотипов для стимулирования продаж, а также использование любых аудио и/или видео материалов, независимо от того, записаны ли они на электронных носителях или иным образом или передаются в режиме реального времени, следует предварительно согласовывать с FAI. Это касается, в частности, всех прав на использование любых материалов, как электронных, так и других, являющихся частью любой методики или системы судейства, подсчета очков, оценки выступления или информации, используемой на любом Международном спортивном соревновании FAI⁷.

Каждый фэй воздушного спорта Commission⁸ могут заключать соглашения с ФАИ членом или других лиц, уполномоченных соответствующие член ФАИ, за передачу всех или части прав на любой ФАИ международных спортивных соревнований (за исключением Всемирных воздушных игр events⁹) Каждая Авиационно-спортивная комиссия FAI⁸ уполномочена от имени FAI вести переговоры о предварительных соглашениях с членами FAI или другими соответствующими организациями, по полной или частичной передаче прав на любое Международное спортивное соревнование FAI (за исключением Всемирных Воздушных Игр⁹), полностью или частично организованное в соответствии с тем разделом Спортивного кодекса¹⁰, за который несет ответственность такая Комиссия¹¹. Любое такое соглашение или отказ, после утверждения соответствующей комиссией подписывается офицером¹² FAI.

Любое физическое или юридическое лицо, которое принимает на себя ответственность за организацию Спортивного соревнования FAI, независимо от того, заключается ли при этом письменное соглашение или нет, таким образом принимает на себя также и вышеуказанные права собственности FAI. В тех случаях, когда формальная передача прав юридически не доказана, FAI сохраняет за собой все права на соревнование. Независимо от любого соглашения или любой передачи прав, FAI должна обладать правом бесплатного полного доступа к любой аудио и/или видеозаписи любого Спортивного соревнования FAI для своего собственного архива и/или для рекламно-информационного использования, и всегда оставляет за собой право на бесплатное получение в целях такого использования любого записанного, отснятого или сфотографированного материала, относящегося как к любому соревнованию в целом, так и к отдельным его частям.

¹ Устав FAI, Глава 1, Параграф 1.6

² Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 3, Параграф 3.1.3.

³ Устав FAI, Глава 1, Параграф 1.8.1

⁴ Устав FAI, Глава 2, Параграф 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 и 2.7.2

⁵ Регламент FAI, Глава 1, Параграф 1.2.1

⁶ Устав FAI, Глава 2, Параграф 2.4.2.2.5,

⁷ Регламент FAI, Глава 1, Параграф 1.2.2 – 1.2.5

⁸ Устав FAI, Глава 5, Параграф 5.1.1; 5.2, 5.2.3 и 5.2.3.3

⁹ Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 3, Параграф 3.1.7

¹⁰ Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 1, Параграф 1.2. и 1.4

¹¹ Устав FAI, Глава 5, Параграф 5.2.3.3.7

¹² Регламент FAI, Глава 6, Параграф 6.1.2.1.3

СОДЕРЖАНИЕ

1 ВВЕДЕНИЕ.....	7
1.1 Описание	7
1.2 Пояснение.....	7
1.3 Общий раздел.....	7
1.4 Разработка подразделов	7
1.5 Общие требования для дельтапланов	7
1.5.1 Дельтаплан - определение	7
1.5.2 Классы дельтапланов.....	7
1.5.3 Взлет парашюта	8
1.6 Соревновательные полеты – определения	8
1.6.1 Взлет	8
1.6.2 Полет	8
1.6.3 Свободный полет.....	8
1.6.4 Точка поворота.....	8
1.6.4.1 Взятие точки поворота	8
1.6.4.2 Радиус точки поворота	8
1.6.5 Последовательность прохождения точек поворота	8
1.6.6 Окончание полета	8
1.6.6.1 Приземление	8
1.6.6.2 Приземление в мишень	8
2 СОРЕВНОВАНИЯ 1-Й КАТЕГОРИИ	9
2.1 Общие правила	9
2.2 Чемпионат Мира или Континента	9
2.3 Управление и Заявка	9
2.3.1 Право на проведение	9
2.3.2 Предварительная заявка.....	9
2.3.3 Подробная заявка.....	9
2.3.4 Предварительное мероприятие	9
2.3.5 Рассмотрение заявок	9
2.3.6 Приглашение к участию	9
2.4 Порядок проведения	9
2.4.1 Регламент	9
2.4.2 Продолжительность чемпионата	10
2.4.3 Минимальное количество участников.....	10
2.4.4 Официальная тренировка	10
2.4.5 Штаб	10
2.4.6 Количество раундов	10
2.4.7 Изменение сроков	10
2.4.8 Окончание раунда	10
2.4.9 Протесты	10
2.4.9.1 Видео доказательства	10
2.4.9.2 Другие видео доказательства	10
2.4.10 Победитель	10
2.4.11 Золотая, Серебряная и Бронзовая медали FAI	10
2.5 Местные Правила	11
2.5.1 Местные Правила	11
2.5.2 Форма Заявки	11
2.5.3 Несоблюдение сроков	11
2.5.4 Измерение расстояния	11
2.5.5 Изменения в местные Правила	11
2.6 Обязанности команды организаторов Чемпионата	11
2.6.1 Организатор Чемпионата	11
2.6.2 Директор Соревнований	11
2.6.3 Директор по безопасности и Комитет по безопасности	12
2.6.3.1 Директор по безопасности	12
2.6.3.2 Обязанности директора по безопасности	12
2.6.3.3 Комитет по безопасности	12
2.6.4 Предварительный полет	12
2.6.5 Медицинской помощь.....	12
2.6.6 Действия в случае аварии или инцидента	12
3 УЧАСТИЕ В МЕРОПРИЯТИИ 1-Й КАТЕГОРИИ.....	13

3.1	Общие данные	13
3.2	Участие стран	13
3.2.1	Организатор Чемпионата	13
3.2.2	Континентальные Чемпионаты.....	13
3.2.2.1	Индивидуальное участие	13
3.2.2.2	Пилоты других континентов	13
3.2.3	Подтверждение Национального аэроклуба (НАК)	13
3.2.4	Женщины	13
3.2.5	Индивидуальные участники	13
3.2.6	Руководитель команды	13
3.3	Дополнительные Элементы	13
3.3.1	Действующий Чемпион	13
3.4	Право соревноваться	13
3.4.1	Квалификация	13
4	МЕРОПРИЯТИЯ 2-Й КАТЕГОРИИ	14
4.1	Основные правила.....	14
4.1.1	Преемственность	14
4.1.2	Язык	14
4.1.3	Логотип	14
4.1.4	Тип события	14
4.1.5	Спортивная лицензия	14
4.1.6	Мировой рейтинг	14
4.2	Требования	14
4.2.1	Орган НАК	14
4.2.2	Уведомление о событии	14
4.2.3	Заявка в CIVL	14
4.2.4	Изменение сроков	14
4.2.5	Международное участие	14
4.2.6	Местные Правила	15
4.3	Проверка	15
4.3.1	Минимальное количество	15
4.3.2	Максимальное количество	15
4.3.3	Минимальное количество раундов	15
4.3.4	Максимальное количество раундов	15
4.4	Результаты	15
4.4.1	Сроки предоставления	15
4.4.2	Формат результатов	15
4.4.3	Окончательные результаты	15
4.5	Жалобы, протесты и апелляции	15
4.6	Безопасность	15
5	ИЗМЕРЕНИЕ И ИСПОЛЬЗУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....	16
5.1	Система измерения	16
5.1.1	Ведение записей	16
5.1.2	Помощь травмированным пилотам	16
5.1.3	Протокол	16
5.2	Метод определения результата	16
5.2.1	Начисление баллов	16
5.2.2	Автоматический измерительный прибор(электроноль)	16
5.2.3	Индивидуальные балы	16
5.2.4	Командный результаты	16
5.2.4.1	Неполная команда	17
5.2.4.1	Равные балы в личном первенстве	17
5.2.5	Равные балы.....	17
5.2.5.1	Равные балы команд	17
5.2.5.2	Личное первенство	17
5.2.6	Проверка количества баллов	17
5.3	Перечень штрафов	17
5.3.1	Виды штрафов	17
5.3.2	Применение штрафов	17
5.4	Мировая пилотская рейтинговая система (WPRS)	17
5.5	Цель	17
5.5.1	Расположение - руководство по установке цели	17
5.5.2	Установка лебедки	18

5.5.3 Измерительный прибор	18
5.6 Измерительное поле	18
5.6.1 Размер	18
5.6.2 Материал	18
5.6.3 Ограничение доступа	18
5.7 Направление ветра. Индикация	18
5.8 Запись скорости ветра	18
6 ТАРИФЫ	18
6.1 Мероприятия 1-й категории	18
6.1.1 Сумма сборов	18
6.2 Мероприятия 2-й категории	19
6.3 Оплата пошлин	19
7 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ	19
7.1 Назначение	19
7.2 Применение	19
7.3 Требования к пилоту	20
7.4 Другие полеты	20
7.5 Полеты директора	20
8 Местные Правила	20
8.1 Цели	20
8.2 Иерархия	20

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Описание

Раздел 7 Спортивного Кодекса FAI содержит правила и положения, квалификационные требования, применяемые при организации мировых, континентальных и национальных спортивных чемпионатов по дельтапланерному и парапланерному спорту во всех классах. Все соревнования проводящиеся по правилам FAI обязаны строго следовать определениям классов и стандартам безопасности, содержащиеся в Разделе 7.

1.2 Пояснение

Раздел 7 должен использоваться в сочетании с Общим Разделом Спортивного Кодекса. В случае двусмысленности приоритет имеет Общий Раздел. Для удобства чтения, а так же чтобы описать требования к различным дисциплинам, подпадающим под положения раздела 7, он разделен на четыре подраздела:

A. дельтапланы (классы 1, 2, 4 & 5, в том числе Краткий курс, скорость событий и высший пилотаж)

B. Парапланеризм (класс 3 за исключением точности, но в том числе и аэробатика)

C. Парапланеризм Точность приземления

D. Рекорды и награды (все классы)

Примечание: отдельные подразделы могут быть созданы в будущем для дисциплин, таких как аэробатика, скоростной спуск и др. при их регулярном проведении и развитии.

1.3 Общий раздел

В общем разделе подробно описаны следующие темы

Полномочия и обязанности FAI (глава 1)

Определения (глава 2)

Наказания - протесты (глава 5)

Спортивные Лицензии (глава 8)

Апелляция перед FAI (глава 9)

Общий раздел также содержит общие требования к:

Спортивным мероприятиям (3)

Наблюдателям и Официальным лицам (4)

Регистрации Мировых рекордов (6)

Измерениям и управлению в полете (7)

В разделе 7 подробно рассматриваются те вопросы, которые являются специфическими для парапланов.

1.4 Разработка подразделов

Применяются общие принципы разработки регламентов так, что бы они были одинаково применимы к различным дисциплинам, за исключением случаев, когда это нецелесообразно из-за принципиальных отличий в классах или там где традиционный формат соревнований 1-й категории в конкретной дисциплине требуют разных правил.

1.5 Общие требования для дельтапланов

1.5.1 Дельтаплан - определение

Общий Раздел спортивного Кодекса FAI определяет дельтаплан как переносной летательный аппарат который способен взлетать и приземляется исключительно благодаря энергии пилота с использованием силы его ног.

1.5.2 Классы дельтапланов

• Класс 1: дельтапланы, имеющие жесткий несущий каркас и управляемые преимущественно смещением веса пилота, обладающие способностью к стабильному взлету и посадке при нулевом ветре. Вспомогательные органы управления, влияющие на центр тяжести разрешаются, но только если они действуют симметрично.

- Класс 2: дельтапланы, имеющие жесткий несущий каркас с подвижными аэродинамическими поверхностями в качестве основного метода управления, и обладающие способностью к стабильному взлету и посадке при нулевом ветре.
- Класс 3: дельтапланы не имеющие жесткого несущего каркаса (парапланы), и обладающие способностью к стабильному взлету и посадке при нулевом ветре.
- Примечание: Требования к прочности строп параплана изложены в главе 11.
- Класс 4: дельтапланы, не обладающие способностью к стабильному взлету и посадке при нулевом ветре, но способные взлетать и приземлиться с использованием ног пилотов.
- Класс 5: дельтапланы, имеющие жесткий несущий каркас с подвижными аэродинамическими поверхностями в качестве основного метода управления и обладающие способностью к стабильному взлету и посадке при нулевом ветре. Обтекатели пилота запрещены. Не допускается наличие каркаса или дополнительных конструкций за исключением проводов и управляющей рамы (трапеции).

1.5.3 Взлет параплана

Полет параплана начинается стартом с ног с возвышенности или с помощью механического оборудования (Аэро-буксировка, стартовой лебедки и др.). Взлет с использованием колес или аналогичных средства обеспечения взлета и посадки разрешается для пилотов-инвалидов при условии, пилот-инвалид не может взлетать без них.

1.6 Соревновательные полеты - определения

Эти определения имеют приоритет над теми, что даны в Общем разделе.

1.6.1 Взлет

Момент, при котором все части летательного аппарата и пилот отрываются от земли или воды.

1.6.2 Полет

Полет летательного аппарата, начиная с взлета (1.6.1) и заканчивая приземлением (1.6.6.1).

1.6.3 Свободный полет

Та часть полета, во время которой летательный аппарат находится в полете, при этом не буксируется и не получает помощи от другого летательного аппарата или силовой установки.

1.6.4 Точка поворота

Четко определенное место на местности, или GPS координаты, которые точно определены до взлета.

1.6.4.1 Взятие точки поворота

Точка поворота считается взятой, когда было определено, что вертикальная проекция летательного аппарата прошла за пределы точки поворота, или когда доказано, что пилот вошел в заданный сектор снаружи угла, образуемого соседними отрезками маршрута.

1.6.4.2 Радиус точки поворота

Точка поворота может быть задана как цилиндр с определенным по GPS координатам центром и указанным радиусом. В таком случае длина маршрута должна определяться как сумма минимальных расстояний между цилиндрами точек поворота.

1.6.5 Последовательность прохождения точек поворота

Порядок, в котором точки поворота должны быть пройдены.

1.6.6 Окончание полета

1.6.6.1 Приземление

Точка, в которой пилот или какая-либо часть его летательного аппарата (за исключением акселератора) совершит первое касание земли.

1.6.6.2 Приземление в мишень

Расстояние от точки первого контакта стопы пилота до центра мишени. Измеряется в сантиметрах.

2. СОРЕВНОВАНИЯ 1-Й КАТЕГОРИИ

2.1 Общие правила

Общие правила для мероприятий первой категории содержатся в Общем Разделе и Разделе 7 Спортивного Кодекса. Локальные акты являются правилами для конкретных соревнований и не могут идти вразрез с Разделом 7. Они должны быть согласованы CIVL и не должны после этого меняться. Соревнования первой категории это: Всемирные Воздушные Игры, Чемпионат Мира, Континентальные Чемпионаты.

2.2 Чемпионат Мира или Континента

Целью чемпионатов - обеспечение безопасных полетов, позволяющих честно определить Чемпиона Мира или континента в каждом классе, а также укрепление дружбы между пилотами всех стран.

2.3 Управление и Заявка

2.3.1 Право на проведение

Право проведения Чемпионата мира или континента может быть предоставлено Национальному Аэроклубу (НАК) признанному CIVL компетентным для его проведения. Чтобы иметь право подать заявку на его проведение, НАК должен как минимум, в течение последних четырех лет провести чемпионат FAI категории 2, в котором количество участников будет не менее 50 пилотов. Такие соревнования должны посетить наблюдатели CIVL, или может быть проведен предварительный чемпионат, для того что бы наблюдатели CIVL могли дать советы по организации.

2.3.2 Предварительная Заявка

Рекомендуется подавать предварительную заявку в CIVL не менее чем за три года до предполагаемого события.

2.3.3 Подробная Заявка

Подробная заявка должна быть представлена Президенту CIVL ранее чем за 4 месяца до пленарного заседания CIVL, на котором он её сможет представить, но не менее чем за два года до предполагаемого события. Конкурсные документы обычно рассматриваются на пленарной части повестки дня, так, что бы у делегатов было время для изучения заявки до ее презентации. Полную информацию о поданных заявках и сроки рассмотрения можно найти на сайте <http://www.fai.org/civil-documents> в разделе 'Практическое руководство по организации CIVL/FAI чемпионатов категории 1'. Результат выбора страны которая будет проводить чемпионат 1 категории должен быть опубликован не менее чем за один год до предполагаемого события.

2.3.4 Предварительное мероприятие

После утверждения на пленарной сессии Бюро, организатор Чемпионата 1-й категории должен организовать предварительные соревнования на заявленном месте за один год до предполагаемого события максимально близко к предлагаемой дате проведения. CIVL назначает Стюарда который будет присутствовать на предварительных соревнованиях и сообщать организатору о каких-либо замечаниях по порядку проведения или подготовки места.

2.3.5 Рассмотрение заявок

Поданные заявки должны быть оценены соответствующим Комитетом в отношении безопасности, а так же опыта команды по организации и их финансовые возможности. Комитет даст организаторам возможность изменить при необходимости конкурсные документы, до утверждения повестки дня пленарного заседания. Комитет дает свои рекомендации относительно заявок которые были рассмотрены на пленарном заседании.

2.3.6 Приглашение к участию

Сразу после решения CIVL, НАК получивший право проведения чемпионата 1 категории, должен отправить приглашения принять участие в соревнованиях, с формой ответа, всем НАК.

2.4 Порядок проведения

2.4.1 Регламент

Чемпионат должен проводиться в соответствии требованиями Спортивного Кодекса (Общий Раздел и Раздел 7) и местными локальными правилами, отраженными в Положении о проведении (Глава 8).

2.4.2 Продолжительность чемпионата

Период проведения не должен превышать 14 дней, включая церемонии открытия и закрытия. Во время проведения участники подчиняются всем правилам, касающихся чемпионата, как во время полетов, так и в период когда полеты не осуществляются.

2.4.3 Минимальное количество участников

Звание чемпиона присуждается при общей численности пилотов не менее 8 при этом в Чемпионате мира должны участвовать команды из не менее 4 стран, а в континентальных чемпионатах должны участвовать команды из не менее 3 стран.

2.4.4 Официальная тренировка

До начала соревнований, если позволяет погода, должен быть проведен минимум один тренировочный раунд. Этот раунд должны проводиться в тех же условиях что и соревнования, но очки не должны идти в зачет соревнований. Все участники должны присутствовать на этом раунде, чтобы полностью проверить все аспекты организации и ознакомить пилотов с правилами соревнований.

2.4.5 Штаб

Регистрация пилотов и вся необходимая информация о них должна быть предоставлена в штаб соревнований до начала полетов.

2.4.6 Количество раундов

Количество раундов не должно быть больше двенадцати (12). Минимальное количество раундов не должно быть меньше трех (3).

2.4.7 Изменение сроков

В случае плохой погоды допускается смещение проведения соревнований на день зарезервированный для награждения, но общая продолжительность мероприятия не может быть продлена.

2.4.8 Окончание раунда

Индивидуальные и командные Результаты, полученные в любом раунде, учитываются только если раунд завершен (т. е. все спортсмены выступили и получили оценку). В случае перерыва в середине раунда, соревнования должны возобновляться с пилота следующего за последним выступившим участником.

2.4.9 Протесты

Протест рассматривается международным жюри которое состоит из трех представителей разных стран, назначаемых CIVL. Срок, в течение которого протест должен быть подан и сумма пошлины за подачу должна быть указана в локальных местных правилах. Если протест удовлетворен взнос возвращается. Пошлина за возражение не может быть больше, чем \$50 долларов США или 50 евро, в зависимости от того, что больше.

2.4.9.1 Видео доказательства

Жюри может принять видео как вспомогательное средство для принятия решений. Видео не должно быть основанием для последующих протестов. Если видеозапись приземления снятое организатором соревнований не доступно или неубедительно, это не должно служить основанием для предоставления рестарта. Протестующий пилот должен так же полагаться на доказательства показаний свидетелей.

2.4.9.2 Другие видео доказательства

Организатор конкурса обязан указать в локальных правилах порядок обращения с любительскими видео и возможность использования его в качестве доказательства при подаче жалоб и протестов.

2.4.10 Победитель

Победителем считается пилот набравший самую низкую сумму баллов. Команда является победителем если она в соответствии с правилами набрала наименьшую сумму баллов в чемпионате.

2.4.11 Золотая, Серебряная и Бронзовая медали FAI

Присуждается пилотам занявшим первое, второе и третье место в каждой номинации. Дипломами FAI награждаются пилоты занявшие от первого до десятого места. Медали FAI вручаются национальным командам занявшим первое, второе и третье места. По решению CIVL, медалями FAI могут быть награждены все члены таких команд. Все медали FAI и оплачиваются за счет CIVL. Организатор несет ответственность за транспортировку и таможенные расходы. Организатор соревнований может присуждать дополнительные призы.

2.5 Местные Правила

2.5.1 Местные Правила

Местные Правила – Правила для конкретного события, подготовленные организаторами для предоставления на утверждение CIVL. Их необходимо разработать в соответствии с требованиями Главы 8 и направить президенту CIVL не менее чем за восемь месяцев до мероприятия.

Они должны включать всех стюардов, которые будут работать на Чемпионате. Любые версии Правил, опубликованные организатором до утверждения CIVL - должны содержать предупреждение об этом. В Правилах так же должны быть указаны форма заявки участника и размер взноса заявителя. Взнос заявителя в себя включает:

- карта местности или аэронавигационная карта достаточного масштаба, на которой должны быть четко указаны все места старта, посадочные площадки, схемы проезда, зоны ограниченного доступа.
- стартовый номер, удостоверение участника, значки и другие документы;
- доставка снаряжения и пилотов ежедневно к месту старта.

За минимально возможную для пилотов дополнительную плату, организаторы должны обеспечить:

- Транспортировка снаряжения и пилотов от места взлета к месту проживания;
- Подбор приземлившихся вдоль заявленных маршрутов;
- Упакованные обеды или талоны на ресторан (с возможностью вегетарианского питания) на каждый летный день.

2.5.2 Форма Заявки

Форма заявки вместе с утвержденными местными Правилами и другая информация, полезная для участников соревнований должна быть опубликована на сайте CIVL после одобрения, по крайней мере за пять месяцев до мероприятия. Организатор Чемпионата вправе отправить эту документацию непосредственно членам FAI. Они также могут предоставить спортсменам дополнительную информацию на сайте чемпионата, но CIVL должен утверждать любые вопросы, связанные с изменением Правил.

2.5.3 Несоблюдение сроков

Несоблюдение сроков или процедур может означать отмену Чемпионата.

2.5.4 Измерение расстояния

Все измерения при проведении мероприятий категории 1 должны осуществляться в метрических единицах.

2.5.5 Изменения в местные Правила

Организатор конкурса обязан внести изменения в местные Правила, если в период между датой их утверждения и началом Чемпионата были приняты изменения в Спортивный Кодекс FAI. Опубликованные Правила не могут быть изменены после того, как Чемпионат официально начался.

Во время Чемпионата любые изменения в Правила могут вноситься если они утверждены большинством руководителей команд при этом они должны быть утверждены Стюардом CIVL и Президентом жюри.

2.6 Обязанности команды организаторов Чемпионата

2.6.1 Организатор Чемпионата

После проведения предварительных соревнований организаторы должны устранить выданные представителями FAI замечания, или предоставить письменный ответ, объясняющий, почему эти изменения нежелательны. Окончательное соглашение между организатором и CIVL включает в себя требование наличия определенного числа сотрудников. Организаторы должны реализовать все рекомендации по безопасности выданные экспертами CIVL. На брифинге перед началом соревнований, Президиум CIVL обсудит устранение организатором замечаний. Если Организатор Чемпионата не выполнил все требования, Президент жюри имеет право приостановить соревнования до тех пор, пока требования не будут выполнены.

2.6.2 Директор Соревнований

НАК - организатор Чемпионата назначает директора согласованного с CIVL не позднее шести месяцев до мероприятия. Бюро CIVL должен одобрить любую замену директора. Директор

Соревнований принимают общую оперативную ответственность за события, в том числе ежедневный выбор места старта. Он также отвечает за:

- публикацию окончательного списка пилотов до начала соревнований;
- предоставление в максимально короткие сроки результатов каждого раунда;
- подготовку окончательных результатов, включая подробную информацию о протестах или возникших проблемах.

2.6.3 Директор по безопасности и Комитет по безопасности

2.6.3.1 Директор по безопасности

Организатор Чемпионата назначает директора по безопасности, согласованного с CIVL, чья единственная ответственность - это безопасность. Решение о пригодности директора по безопасности должно быть сделано на Стюардом FAI после проведения предварительных соревнований и CIVL может потребовать его замены. Директор по безопасности должен уметь общаться на английском и местном языке. Постоянный канал связи и отдельные номера телефонов должны быть выделены для обеспечения безопасности пилотов. Директор по безопасности должен обладать знаниями и опытом полетов в месте проведения, а в идеале должен иметь соответствующий соревновательный опыт.

2.6.3.2 Обязанности директора по безопасности

Директор по безопасности несет ответственность за мониторинг всех аспектов безопасности. Это вопросы контроля за: скоростью ветра, неблагоприятными погодными условиями, ситуацией в воздухе, скученностью и наличием опасного воздушного движения. Так же контроль, за недопущением к участию пилотов с небезопасным оборудованием. Он должен провести брифинг по безопасности для всех пилотов до старта Чемпионата. Он должен присутствовать на заседаниях комитета по безопасности и принимать решения в составе Комитета по безопасности. Директор по безопасности должен проводить расследование аварий и несчастных случаев со Стюардом и предоставить выводы на общем брифинге.

2.6.3.3 Комитет по безопасности

Комитет по вопросам безопасности должен быть сформирован и обязан следить за воздушной обстановкой и сообщать Директору по безопасности когда условия становятся небезопасными на старте, на траектории снижения или площадке приземления.

Комитет по безопасности должны включать в себя: Маршал финиша и его заместитель, Маршал старта и его заместитель, старший член судейской команды и минимум два опытных участвующих пилота, при этом не более одного от страны-организатора.

Директор соревнований отвечает за определение безопасных условий полета, в то время как Комитет по вопросам безопасности должен на основе постоянного мониторинга обстановки предлагать приостановку полетов если такие основания имеются. Окончательная ответственность за безопасность пилота связана с решениями пилота, который принимает решения сам или советуясь с Комитетом по безопасности.

2.6.4 Предварительный полет

Опытный пилот способный выполнить предварительный (тестовый) полет должен быть в наличии. Дополнительные требования к такому пилоту содержатся в главе 7.

2.6.5 Скорая медицинской помощь

Врач скорой помощи или медицинская сестра с необходимым оборудованием должны быть на месте взлета и на площадке приземления во время соревнований. По крайней мере один должен уметь говорить на английском языке. Должна быть обеспечена возможность использования транспорта для экстренной эвакуации (машины скорой помощи или вертолет) до ближайшей больницы. Порядок эвакуации должен быть указан в Местных Правилах.

2.6.6 Действия в случае аварии или инцидента

Организатор обязуется следовать процедурам, описанным в документе "Порядок действий в случае Аварии или инцидента на мероприятиях FAI по воздушному спорту", который FAI выдает оргкомитету Чемпионатов 1-й категории.

3. УЧАСТИЕ В МЕРОПРИЯТИИ 1-Й КАТЕГОРИИ

3.1 Общие правила

Местные Правила определяют:

- Максимальное число пилотов, которые могут участвовать в Чемпионате.
- Максимальное число пилотов, которые могут входить в национальную команду.
- Количество пилотов каждого пола, в составе национальной команды.

3.2 Участие стран

3.2.1 Организатор Чемпионата

Организатор указывает в местных Правилах максимальное количество пилотов каждого пола, которые могут участвовать в национальной команде и максимальное число пилотов в команде. После начала первого раунда изменения в состав команды запрещаются.

3.2.2 Континентальные Чемпионаты

3.2.2.1 Индивидуальное участие

Максимальное число спортсменов, которые могут быть заявлены с одной страной, может быть больше, чем максимальное количество пилотов в национальной команде. Это сделано для того, чтобы позволить дополнительным пилотам выступить на индивидуальной основе. Эти пилоты имеют право участвовать в соревнованиях за звание континентального чемпиона. Такие пилоты должны отвечать общим квалификационным критериям Чемпионата.

3.2.2.2 Пилоты других континентов

В континентальных чемпионатах, если к моменту окончания сроков подачи заявок от стран, указанном в местных Правилах и за один месяц до начала соревнований, есть свободные места, CIVL принимает заявки от пилотов с других континентов. Такие пилоты должны отвечать общим квалификационным критериям соревнований.

3.2.3 Подтверждение Национального аэроклуба (НАК)

Ответственное лицо от каждого НАК должно подтвердить организатору конкурса в письменной форме, выбор его спортсменов и лидера команды (бумажное письмо, факс, электронная почта и онлайн-регистрация приемлемы).

3.2.4 Женщины

Отдельный чемпионат для женщин не проводится. Размер команды равен X+ 2.

3.2.5 Индивидуальные участники

Когда срок подачи заявок прошел, страна-организатор имеет право увеличения количества пилотов выступающих. Эти пилоты должны соответствовать квалификационным критериям, предусмотренным местными Правилами.

3.2.6 Руководитель команды

Руководитель команды может быть спортсмен, но предпочтительно что бы это был не член команды. Если национальная команда формируется из пилотов из разных городов, Руководитель группы может назначить себе заместителя.

3.3 Дополнительные Элементы

3.3.1 Действующий Чемпион

Действующие чемпионы мужского и женского пола (мировые и континентальные) допускаются к участию индивидуально, даже если их НАК не включил в состав их сборной.

3.4 Право соревноваться

3.4.1 Квалификация

Квалификационные критерии для всех пилотов, желающих выступить в соревнованиях категории 1:

- должны иметь действующее квалификационное свидетельство эквивалентное IPPI -4;
- должны иметь действительную спортивную лицензию FAI, выданные их НАК;
- пилоты из стран – кандидатов в члены FAI могут использовать лицензии, выдаваемые генеральным секретарем FAI.

4. МЕРОПРИЯТИЯ 2-Й КАТЕГОРИИ

4.1 Основные правила

4.1.1 Преимущество

Правила для соревнований 2-й категории должны быть основаны, насколько это целесообразно, на Правилах для Чемпионатов 1 категории и не должны конфликтовать с ними в принципе.

НАК несут ответственность за управление спортом на своей территории и имеют все возможности чтобы сделать это. Поэтому НАК должны принимать правила, по которым будут проходить соревнования. Организаторы соревнований 2-й категории должны принимать свои собственные решения в этих рамках.

4.1.2 Язык

Нормы, правила и информация, циркулирующая в НАК и выдаваемая в ходе соревнований должна быть на Английском языке и по усмотрению организаторов на языке принимающей страны. Во всех интерпретациях английская версия имеет преимущественную силу.

4.1.3 Логотип

Правила, Положения, программа и другие официальные документы, должны отображать логотип FAI.

4.1.4 Тип события

Только к соревнованиям определенным как Международные спортивные соревнования или открытые национальные чемпионаты могут быть применены требования, изложенные ниже и признаны соревнованиями 2-й категории. Для того, чтобы иностранные спортсмены не были в невыгодном положении по сравнению с принимающей стороной, такие соревнования могут проводиться с днем отдыха между летних дней.

4.1.5 Спортивная лицензия

В соревнованиях 2-й категории участник должен иметь действующую спортивную лицензию FAI.

4.1.6 Мировой рейтинг

Пилоты, участвующие в соревнованиях 2-й категории будут зарабатывать очки согласно действующим правилам.

4.2 Требования

4.2.1 орган НАК

Только события, которые имеют одобрение НАК могут быть зарегистрированы как соревнования 2-й категории. Если мероприятие будет проходить на территории другой страны, то организатор должен также получить разрешение от НАК принимающей страны. Доказательство этого разрешения должно быть представлено в CIVL.

4.2.2 Уведомление о событии

Организаторы соревнований должны уведомить CIVL минимум за один месяц о мероприятии.

4.2.3 Заявка в CIVL

Организатор должен подать не менее 30 дней до начала мероприятия заявку в которой указать:

- Заполненный бланк заявления (доступен на сайте CIVL) ;
- квитанцию оплаты взноса в FAI;
- адрес электронной почты для международной связи, детали и способ оплаты.

Это позволит в случае появления в календаре FAI, быть доступным для пилотов других стран.

4.2.4 Изменение сроков

Если соревнование будет отменено и все пилоты вернут свои деньги, оно может быть перенесено при условии уведомления за 30 дней. Период времени измеряется от начала соревнований.

4.2.5 Международное участие

Для того, чтобы получить статус соревнований 2-й категории не менее 25% от общего количества мест (минимум 20) должно быть доступным для пилотов из других стран. Организатор Конкурса должен поощрять привлечение пилотов из других стран.

4.2.6 Местные Правила

Рекомендуется, чтобы местные Правила для соревнований 2-й категории были доступны по меньшей мере за один месяц до начала мероприятия. Местные Правила должны выделить, где правила отличаются от соревнований 1-й категории (но обеспечить соблюдения 4.1.1).

4.3 Проверка

4.3.1 Минимальное количество

Минимальное количество пилотов, необходимые для подтверждения соревнований 2-й категории не должно быть меньше 8.

4.3.2 Максимальное количество

Максимальное число пилотов не должно быть больше, чем 150 пилотов.

4.3.3 Минимальное количество раундов

Минимальное число раундов, необходимых для подтверждения соревнований 2-й категории должно быть не меньше 2.

4.3.4 Максимальное количество раундов

Максимальное количество раундов не должно быть больше, чем разрешено для категории 1, т. е. 12.

4.4 Результаты

4.4.1 срок представления

Организаторы соревнований 2-й категории должны предоставить официальные результаты в CIVL в течение 7 дней после их окончания. Если результаты не были получены к этому сроку, CIVL вышлет напоминание организатору и НАК. Если нет официальных результатов, через 14 дней, второе напоминание будет отправлено и все доступные неофициальные результаты (полученные из надежного источника) будут добавлены в список. Если официальные результаты все еще не получены в 30-дневный срок - неофициальные результаты будут считаться окончательными.

4.4.2 Формат результатов

В таблице результатов должны быть указаны номера CIVL ID пилотов. Данные должны передаваться в формате MS Excel с результатами, в следующем порядке:

- Ф.И.О. (сначала фамилия потом имя)
- Страна (МОК сокращенные коды)
- Результат (итоговая сумма)
- FAI_Лицензия (номер)
- CIVL ID пилота (номер)
- PDF-файлы не принимаются.

4.4.3 Окончательные результаты

Все результаты и рейтинги опубликованные на сайте CIVL будут считаться окончательными спустя 3 месяца после окончания соревнований.

4.5 Жалобы, протесты и апелляции

Метод и сроки подачи жалоб и протестов должны быть указаны в местных Правилах и соответствовать Общему разделу Спортивного Кодекса FAI. Организаторы соревнований должны во время первого брифинга инструктажа, определить состав жюри которые будут принимать решения в случае протеста. Решение жюри считается окончательным. Права апелляции в FAI определены в главе 9 Общего раздела. В случае апелляции, обращение в FAI должно быть направлено через НАК пилота.

4.6 Безопасность

Рекомендуется, чтобы соревнования 2-й категории проводились в соответствии с требованиями безопасности для соревнований 1-й категории. Любые дополнительные требования, необходимо указывать в местных Правилах. Если нет отдельного директора по безопасности, то директор соревнований обязан провести инструктаж по технике безопасности для всех пилотов до начала соревнований.

5. ИЗМЕРЕНИЕ И ИСПОЛЬЗУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

5.1 Система измерения

Для определения победителя должна использоваться система измерения, которая одобрена CIVL. Система измерения должна быть испытана на крупном соревновании перед его применением в Чемпионате 1-й категории.

Подсчет результатов должен проводиться в соответствии с местными Правилами, в которых необходимо указать метод определения победителей в индивидуальном и командном зачете. Результат измерения должен быть выражен в сантиметрах и округляться до ближайшего целого числа.

5.1.1 Ведение записей

Пилоту, который не выполнил попытку в протокол пишется «DNF» и максимальный балл. Дисквалифицированному пилоту в протокол пишется «DSQ» и максимальный балл.

Пилоту, который не присутствовал в момент вызова своей очереди на старте в протокол пишется «ABS» и максимальный балл.

Пилоту, который не явился из-за болезни или несчастного случая присваивается максимальное количество баллов за те раунды в которых он не летал. Пилот, который был дисквалифицирован дальше может участвовать. Пилоту, который подал протест и получил право ре-старта указывается в протоколе причина, и балы полученные на повторном старте.

5.1.2 Помощь травмированным пилотам

Спортсмен, который решил прекратить полет специально, чтобы помочь травмированному пилоту не должен быть лишен этого права. Однако ре-старт ему предоставляется только по усмотрению директора, который обязан принять во внимание все обстоятельства, прежде чем принять решение. Руководство по действиям связанным с оказанием помощи пилотам см. Главу 9.

5.1.3 Протокол

Все протоколы маркируются организатором с указанием даты и времени подписи.

5.2 Метод определения результата

5.2.1 Начисление баллов

За каждый раунд спортсмену должно быть начислено количество баллов равное расстоянию в сантиметрах между точкой приземления (т. е. первая точка контакта с землей) и центром измерительного диска.

Результат считается 0 см, если точка приземления находится в центре измерительного диска.

Если пилот приземляется за пределами измерительного поля, он получает максимальное количество баллов, равное радиусу измерительного поля.

Приземление должно быть выполнено на ноги. Если участник падает при посадке, он получает максимальный балл.

Падением считается касание какой-либо частью тела или снаряжения (за исключением акселератора, подножки или отцепки) до касания крыла земли или до выхода пилота с измерительного поля.

Если участник приземляется на обе ноги одновременно, таким образом, что точка первого касания не может быть определена, то измерение производится по дальней точке следа.

5.2.2 Автоматический измерительный прибор(электроноль)

Баллы меньше 15 см измеряются с помощью автоматического измерительного прибора. Определенное давление должно быть приложено спортсменом к электронюлю, чтобы был определен результат. Если электроноль окажется дефектным и измерение не произошло, судьи должны измерять результат вручную при условии, что они способны делать это с необходимой точностью.

5.2.3 Индивидуальные Баллы

Результатом спортсмена считается сумма всех баллов набранных в каждом раунде. Когда пять (5) или более раундов завершены, один (1) худший результат удаляется.

5.2.4 Командный результат

Командным результатом считается сумма всех баллов набранных в каждом раунде лучшими пилотами команды. Количество членов команды и количество пилотов результат которых учитывается в сумме - определяется местными Правилами.

5.2.4.1 Неполная Команда

Если команда имеет количество спортсменов меньше чем указано в местных Правилах, то за каждого отсутствующего спортсмена в каждом раунде должно начисляться максимальное количество баллов (например если по Правилам команда должна состоять из 5 пилотов а реально участвуют только три, тогда за 2 спортсменов в каждом раунде будут начисляться максимальные баллы).

5.2.5 Равные баллы

5.2.5.1 Равные баллы команд

В случае одинакового количества набранных баллов между первыми тремя командами в конце соревнований, все члены каждой из этих команд должны выполнять, если позволят обстоятельства, дополнительные раунды пока не будет определена сильнейшая команда. В случае нехватки времени, по мнению главного судьи, допускается выполнять раунды по одному пилоту от каждой команды.

5.2.5.2 Равные баллы в личном первенстве

В случае одинакового количества набранных баллов между первыми тремя пилотами, они должны выполнять, если позволят обстоятельства, дополнительные раунды пока не будет определен сильнейший пилот.

5.2.6 Проверка количества баллов

Как только станет возможно после окончания раунда, организатор должен разместить протокол (с результатами, датой и точным временем) на главной доске объявлений. Любой протест по результатам, должен быть подан в сроки, указанные в местных Правилах. Если предварительные результаты будут размещены более чем через 2 часа после захода солнца, то протесты принимаются до 8.00 утра.

5.3 Перечень штрафов

5.3.1 Виды штрафов

Директор соревнований должен наложить штраф за нарушение или невыполнение, любых правил. Наказание может составлять от предупреждения до дисквалификации в зависимости от вины. Решение о наказании принимает директор соревнований и на его усмотрение он может быть следующим:

- предупреждение
- указание на нарушение
- начисление максимального количества баллов
- дисквалификация

5.3.2 применение штрафов

Директор соревнований должен быть последовательным в применении наказания, но может увеличивать штрафы за повторение нарушений одним или несколькими спортсменами.

5.4 Мировая пилотская рейтинговая система (WPRS)

WPRS-это система, предназначенная для ранжирования пилотов, которые летают в соревнованиях проводимых под эгидой FAI по всему миру. Рейтинг определяется отдельно для каждой дисциплины в дельтапланеризме и парапланеризме. По результатам соревнований проводимых под эгидой FAI каждому пилоту начисляются рейтинговые очки по текущей формуле. Рейтинг страны рассчитывается путем суммирования индивидуальных рейтинговых очков заданного количества пилотов от данной страны. Так же определяются и отдельные рейтинги по континентам или за период.

5.5 Цель

5.5.1 Расположение - руководство по установке цели

Расположение цели должно позволить построить заход для приземления с любого направления. Место установки цели выбирается по усмотрению Директора соревнований (может быть рекомендована CIVL Стюард). Цель может быть перемещена между раундами, но не во время одного раунда. При установке цели возле склона горы, отношение расстояния до склона к перепаду высот должно быть не меньше чем 5:1.

5.5.2 Расположение по установке лебедки

Цель должна быть расположена таким образом, что бы она могла быть легко достигнута, если после взлета пилота скорость ветра увеличится до максимума установленного для соревнований. Если сила ветра или направление изменится, то точка старта может быть перемещена в любое время по усмотрению Директора соревнований.

5.5.3 Измерительный прибор

В центре мишени должен быть установлен автоматический измерительный прибор контрастного цвета с диаметром нулевого диска 2 см. Автоматический измерительный прибор должен быть способен измерять в радиусе минимум 15см с шагом не более 1 см. Устройство должно быть установлено на твердой опорной плите. Он должен быть зафиксирован в плоскости области измерения. Диаметр нулевого диска не должен меняться на протяжении соревнований.

5.6 Измерительное поле

Измерительное поле должно быть плоским, контур области измерения четко обозначен. Электроноль должен быть расположен в центре обозначенного круга. Должны быть четко, обозначены круги радиусом 0,5м, 2,5м, 5м и 10м.

5.6.1 Размер

Минимальный радиус измерительного поля должен быть 5 метров.

5.6.2 Материал

Измерительное поле должно иметь покрытие из такого материала (травы, песок, ковровое т.д.), что позволит судьям определить точку первого касания пилотом земли. Измерительное поле должно быть на том же уровне, что и прилегающая площадка, т.е. не повышено и не занижено. Измерительное поле должно быть из не-скользкого материала.

5.6.3 Ограничение доступа

Главный судья или судья соревнований должны определить зону вокруг измерительного поля, куда будет ограничен доступ.

Спортсмены и работники занятые в судействе могут иметь доступ в зону с ограниченным доступом (она должна быть не менее 10 м радиусом от цели). Граница области должна быть отмечена.

5.7 Направление ветра. Индикация

Ветроуказатель должен быть расположен в непосредственной близости от области измерения и расположен в минимум 5 м над уровнем земли. Он должен быть не менее 2,5 м в длину и выдерживать силу горизонтального ветра 7м/с. Его вращению ничто не должно мешать. Он должен быть двухцветным яркого цвета (рекомендуется оранжевый, светло-оранжевый, розовый или зеленый, в зависимости от зоны посадки), достаточно контрастным что бы не сливаться с цветом зоны посадки, конической формы.

Дополнительный ветроуказатель также должен быть расположен в области измерения. Его конструкция должна обеспечивать указание направления ветра силой менее 1м/с. Он должен быть одинакового цвета(ов) с основным ветроуказателем.

5.8 Запись скорости ветра

Измерение скорости ветра Ветер должно производиться в 50 м от цели измерительным датчиком, расположенным между 5м и 7м над уровнем земли. В случае неисправности автоматической измерительной системы, для завершения соревнований судьи могут вернуться к использованию механической аппаратуры, которая должна находиться как минимум 2 м над уровнем земли.

6. ТАРИФЫ

Платежи в FAI за мероприятия, которые должны производиться организатором соревнований:

6.1 Мероприятия 1-й категории

6.1.1 Сумма сборов

Для всех соревнований единый размер платежа составляет € 3.20 за каждого зарегистрированного пилота за один соревновательный день, не включая тренировочные дни и дни, посвященные

церемонии открытия и закрытия. При этом, сумма сбора не должна превышать:

Для Чемпионата мира и Всемирных Воздушных Игр: € 5,120

Для Континентальных Чемпионатов: € 3,200

6.1.2 Новые события

Чтобы стимулировать проведение Чемпионатов, платежи подлежащие уплате организатором за первый Чемпионат 1-й категории снижается на 50%.

6.1.3 Метод и сроки оплаты

Лучшие 3 страны в рейтинге (WPRS) согласно местным Правилам утвержденным CIVL, оплачивает свои вступительные взносы прямо в FAI и это является залогом. Если Чемпионат состоится, то Платежи в FAI которые должны производиться организатором соревнований оплачиваются из этих средств. Остальные денежные средства выплачиваются организатору.

Страны, которые будут платить свои вступительные взносы непосредственно в FAI будут указаны в местных Правилах. Любые неоплаченные сборы, непредвиденные расходы чиновников FAI и неоплаченные финансовые штрафы могут быть вычтены из этих вступительных взносов.

6.2 Мероприятия 2-й категории

Плата за соревнования 2-й категории является эквивалентом одного стартового взноса (оплата пилота за участие в соревнованиях, но без учета проживания) и должна быть не менее € 20. Если организатор мероприятия 2 категории не проверил у каждого спортсмена Спортивную лицензию FAI, то письмо-предупреждение будет отправлено на НАК за первое нарушение. За любые последующие нарушения FAI будет налагать финансовый Штраф - размер платы за соревнования при подачи заявки на проведение соревнований этой страной увеличится в два раза.

6.3 Оплата пошлин

Все сборы должны быть оплачены в FAI/CIVL до начала соревнования.

Платежи должны сопровождаться ссылкой, которая включает полное наименование соревнования, наименование спортивной дисциплины, имя организатора. Код (SWIFT / BIC) банка FAI и код IBAN должны всегда указываться.

FAI CIVL реквизиты банковского счета:

Crédit Suisse Private Banking

Rue du Lion d'Or 5-7

Case postale 2468

CH- 1002 Lausanne

Switzerland

Account name Fédération Aéronautique Internationale

Account Number (Euro): 0425-457968-32-6

IBAN Code: CHF63 0483 5045 7968 3200 6

SWIFT/BIC Code: CRESCHZZ80A

7. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

7.1 Назначение

Целью предварительных полетов является оказание помощи директору соревнований в принятии решения о начале полетов, а также предоставлять информацию спортсменам о погодных условиях.

7.2 Применение

Предварительный полет используется перед началом каждого дня соревнований и после длительного перерыва. Продолжительность перерыва должна быть определена в местных Правилах. Чтобы директор соревнований принял решение о начале соревнований, он должен увидеть предварительный полет. После этого он принимает решение о начале. Пилот выполняющий предварительный полет должен попытаться приземлиться в цель, потому что его результат даст нужную информацию спортсменам о погодных условиях.

7.3 Требования к пилоту

Пилот выполняющий предварительный полёт не должен быть соревнующимся. Он должен быть волонтером. Следует признать, что предварительный полет дает много информации о состоянии атмосферы и она имеет большое значение для принятия решения о начале полетов. Такие пилоты должны иметь достаточную квалификацию.

7.4 Другие полеты

При проведении соревнований спортсменам и персоналу, связанному с командами не должно быть разрешено летать после начала соревнований. Особенно важно, не дать им тренировать подход к цели. После окончания соревнований могут быть разрешены «свободные полеты». Директор соревнований ознакомит руководителей команд и должностных лиц FAI о такой возможности заранее.

7.5 Полеты директоров

Ни директор соревнований, ни директор по безопасности не должны выполнять полеты при проведении соревнований. Исключение - полеты на вертолете или других подобных аппаратах при участии в поисковых операциях.

8. МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА

8.1 Цели

Местные Правила необходимы для ознакомления руководителей команд и пилотов с информацией и правилами, которые являются дополнительными к тем, которые уже опубликованы в общей секции спортивного Кодекса FAI и в этом разделе. Они должны также охватывать те вопросы, которые в Разделе 7С или в Общем Разделе предложены на выбор по своему усмотрению организатора. Они не должны повторять материалы, опубликованные в других документах.

8.2 Иерархия

Местные правила не могут противоречить правилам, которые уже опубликованы в Общем Разделе или Разделе 7С Спортивного Кодекса FAI. Иерархия правил заключается в том, что Раздел 7С имеет приоритет над местными Правилами и Общий раздел имеет приоритет над Разделом 7С.