

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ



Κανονισμός Αγώνων Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΜΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ ης ΕΛ.Α.Ο.

URL: [www.hellenic-paragliding.gr](http://www.hellenic-paragliding.gr)

Έκδοση 6η

ΑΘΗΝΑ 2005

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### **ΤΜΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ
2. ΕΙΔΟΣ ΑΓΩΝΑ
3. ΝΙΚΗΤΕΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ
4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ
5. ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
6. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ
7. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ (BRIEFING)
8. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ
9. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ
- 10 . ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
11. ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ
12. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ
13. ΑΓΩΝΕΣ
14. ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΡΟΦΗΣ (ΠΥΛΩΝΕΣ ) ΣΕΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ
15. ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ ΤΑΣΚ
16. ΠΟΙΝΕΣ
17. ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ
18. ΑΚΥΡΩΣΗ Η ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ
19. ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΕ ΠΙΛΟΤΟ ΠΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ
20. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΙΛΟΤΩΝ
21. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ
22. ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ
23. ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ Η ΑΛΛΑ ΒΡΑΒΕΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ ΣΑΝ ΜΕΣΟΥ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Σ Ζ ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ

### **ΤΜΗΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟ**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η SECTION 7 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24

## **ΤΜΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο κανονισμός αυτός λειτουργεί σε συνεργασία με τον General Section και τον Section 7 του Αγωνιστικού Κώδικα της FAI/CIVL. Αναφορές στον Section 7 που χρησιμοποιούνται σε αυτόν τον κανονισμό θα πρέπει να διασταυρώνονται για την ακρίβεια τους με την πιο πρόσφατη έκδοση του Section 7.

Κάθε χρόνο διοργανώνονται υποχρεωτικά από την Επιτροπή Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς της ΕΛΑΟ οι Πανελλήνιοι Αγώνες Κυπέλλου και το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα σύμφωνα πάντοτε με το εγκεκριμένο από την ΕΛΑΟ αγωνιστικό πρόγραμμα. Οι αγώνες διεξάγονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της FAI ή αντίστοιχους Ελληνικούς που έχουν εγκριθεί από το ΔΣ της ΕΛΑΟ και έχουν και την έγκριση της ΓΓΑ σύμφωνα με τον αθλητικό νόμο. Στους αγώνες έχουν δικαίωμα συμμετοχής μόνο αεραθλητές που ανήκουν στην δύναμη σωματείων που υπάρχουν στην ΕΛΑΟ και είναι εγγεγραμμένοι στο αντίστοιχο αθλητικό μητρώο της.

Η ΕΑΠ έχει δικαίωμα να εκχωρήσει την οργάνωση των αγώνων σε σωματεία που ανήκουν στην δύναμη της ΕΛΑΟ κατά την σύνταξη του ετήσιου προγράμματος. Σε αυτή την περίπτωση την ευθύνη για την ορθή διεξαγωγή των αγώνων εξακολουθεί να την έχει πάλι η ΕΑΠ. Όλοι οι αγωνιζόμενοι αθλητές πρέπει να αποδέχονται αυτόν τον Κανονισμό στο σύνολο του καθώς και κάθε άλλο σχετικό Κανονισμό ή Τμήμα του που έχει εγκριθεί από την Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ). Όλοι οι αγωνιζόμενοι αθλητές αγωνίζονται με ίδια ευθύνη. Όλοι οι αγωνιζόμενοι αθλητές πρέπει να αποδέχονται την εξουσία της Επιτροπής Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς (ΕΑΠ) και των οργάνων της καθώς και των Διοργανωτών αγώνων.

Ο σκοπός του Πανελληνίου Πρωταθλήματος και των υπολοίπων αγώνων καθώς και κάθε αγωνιστικής συνάντησης, είναι να παρέχουν, δικαιοσύνη, ασφαλείς διαγωνιστικές πτήσεις ώστε να επιβραβεύονται οι καλύτεροι πιλότοι Αλεξιπτωτιστές Πλαγιάς (Α/Π), να ενισχύεται η φιλία και το αγωνιστικό πνεύμα μεταξύ των ίδιων των πιλότων και των Σωματείων τους.

## **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ**

### **1 ΓΕΝΙΚΑ**

#### **1.1 Διάρκεια, Κατηγορίες και αριθμός έγκυρων τασκ**

Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Α/Π αποτελείται 3 αγωνιστικές συναντήσεις σε 3 διαφορετικές τοποθεσίες.

- Η μία συνάντηση περιέχει 7 συνεχόμενες αγωνιστικές ημέρες με μέγιστο 6 έγκυρα τασκ. Η συγκεκριμένη συνάντηση γίνεται σε μία τοποθεσία και αρχίζει την Κυριακή και τελειώνει το επόμενο Σάββατο. Μπορεί να καθοριστούν το μέγιστο 2 ημέρες επίσημης πρακτικής εξάσκησης πριν την έναρξη του αγώνα.

Η εγγραφή συμμετοχής των πιλότων στον αγώνα λαμβάνει χώρα το Σάββατο πριν την έναρξη του αγώνα. Η τελετή απονομής των επάθλων, για την συγκεκριμένη αγωνιστική, μπορεί να γίνει το Σάββατο ή το πρωί της Κυριακής. Το τελευταίο Σάββατο είναι η εναλλακτική αγωνιστική ημέρα σε περίπτωση που δεν έχουν συμπληρωθεί το μέγιστο 6 έγκυρα τασκ για την συγκεκριμένη αγωνιστική. Μπορεί να καθορισθούν το μέγιστο μέχρι 2 ημέρες επίσημης πρακτικής εξάσκησης πριν την έναρξη του αγώνα.

- Οι 2 άλλες αγωνιστικές συναντήσεις αποτελούνται από 2 αγωνιστικές συναντήσεις σε 2 διαφορετικές τοποθεσίες με μέγιστο 3 έγκυρα τασκ σε κάθε αγωνιστική συνάντηση. Κάθε αγώνας μπορεί να πραγματοποιηθεί, αρχίζοντας την Παρασκευή και να τελειώνει Κυριακή ή να αρχίζει Σάββατο και να τελειώνει την Δευτέρα ανάλογα με το πρόγραμμα που έχει καταθέσει ο διοργανωτής. Μπορεί να καθορισθεί το μέγιστο 1 ημέρα επίσημης πρακτικής εξάσκησης πριν την έναρξη του αγώνα.

#### **1.2 Κατηγορίες Αγώνα**

Κάθε επίσημος αγώνας ΠΠ μπορεί να έχει δύο (2) κατηγορίες αγώνα, την Α κατηγορία και την Β κατηγορία, οι οποίες χαρακτηρίζονται OPEN και λαμβάνουν μέρος σε αυτήν πιλότοι με πιστοποιημένα Αλεξιπτωτα Πλαγιάς (AFNOR, DHV, SHV, CEN κτλ). Οι αγώνες Β' κατηγορίας θα πραγματοποιούνται με τασκ ή με παραμονή στον αέρα. Η εγκυρότητα της πτήσης του τασκ για τον αγωνιζόμενο θα αποδεικνύεται με την χρήση gps και η βαθμολόγηση αυτού με το κατάλληλο πρόγραμμα, όπως ορίζεται στην Α' κατηγορία. Σε περίπτωση που ο αγώνας γίνει με παραμονή στον αέρα τότε σε καμία περίπτωση δεν θα υπάρχει στόχος στην προσγείωση αλλά μία έκταση αρκετή για να προσγειωθούν με ασφάλεια οι αθλητές της Β κατηγορίας. Ο διοργανωτής είναι υποχρεωμένος να έχει καθορίσει την μορφή του αγώνα για την Β κατηγορία στο ενημερωτικό δελτίο του αγώνα που θα αποσταλεί στα σωματεία.

#### **1.3 Συμμετέχοντες**

Ο αγωνιζόμενος πιλότος πρέπει να έχει τα προσόντα να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις ενός αγώνα Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς και να κατέχει το ελάχιστο άδεια Πιλότου (Π) για την Α κατηγορία και (ΠΛ) για την Β κατηγορία. Σε περίπτωση που οι Πανελλήνιοι αγώνες χαρακτηρίζονται OPEN ή αγώνες FAI / CIVL Category 2, και συμμετέχουν σε αυτούς πιλότοι ξένης χώρας πρέπει υποχρεωτικά να κατέχουν κατάλληλη αγωνιστική άδεια που έχει εκδοθεί από την Ομοσπονδία της χώρας τους και άδεια της κατηγορίας Paraprop, International Pilot Proficiency Identification (IPPI) της FAI / CIVL και κάθε άλλο έγγραφο που απαιτείται από τους κανονισμούς της ΕΛΑΟ. Κάθε πιλότος πρέπει να έχει έγγραφη άδεια συμμετοχής σε αγώνες από το Σωματείο στο οποίο ανήκει, το δε Σωματείο του πρέπει να είναι μέλος της ΕΛΑΟ, και να έχει δηλωθεί από αυτό στην ΕΛΑΟ σαν αεραθλητής.

#### **1.4 Ασφάλιση**

Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να είναι ασφαλισμένοι για ιατρική κάλυψη (που θα καλύπτει όλα τα έξοδα νοσοκομείου, έρευνας και διάσωσης, επαναπατρισμού) ή μια παρόμοια προσωπική ασφάλεια ατυχήματος καθώς και ασφάλεια έναντι τρίτων με ένα ελάχιστο όριο κάλυψης. Η ασφάλιση αυτή είναι υποχρεωτική και θα παρέχεται από τον Διοργανωτή έναντι του κατάλληλου αντίτιμου εφ' όσον ο αγωνιζόμενος πιλότος δεν έχει δική του.

## 1.5 Τοπικοί κανονισμοί

Οι τοπικοί κανονισμοί είναι οι κανονισμοί που ορίζονται από τον Διοργανωτή. Δεν πρέπει να διαφωνούν με τους κανονισμούς του Section 7 της FAI και πρέπει να υποβάλλονται για έγκριση στην ΕΑΠ της ΕΛ.Α.Ο. 3 μήνες τουλάχιστον πριν από τον αγώνα.

## 1.6 Αλεξίπτωτα Πλαγιάς

Ένα αλεξίπτωτο πλαγιάς μπορεί να ελεγχθεί σε περίπτωση έντασης εναντίον του πιλότου ή σε περίπτωση ατυχήματος για να διαπιστωθεί εάν ο πιλότος έχει ακολουθήσει τους κανονισμούς. Σε περίπτωση αμφισβήτησης η καταλληλότητα ή μη του αλεξίπτωτου αποφασίζεται από την Ελλανόδικο Επιτροπή των αγώνων.

Κάθε πιλότος που πετά με αλεξίπτωτο πλαγιάς δεν έχει το δικαίωμα να κάνει οποιαδήποτε αλλαγή επάνω σε αυτό. Σαν αναφορά θα χρησιμοποιούνται τα στοιχεία που δίνει ο κατασκευαστής για την έγκριση της συσκευής από τους Οργανισμούς Πιστοποίησης. Σε περίπτωση χρήσης πρωτότυπου αλεξίπτωτου πλαγιάς ο πιλότος θα πρέπει κατά την στιγμή της εγγραφής του στον αγώνα να παρουσιάσει τα παρακάτω έγγραφα:

- Σειριακό αριθμό για αναγνώριση
- Τεστ φορτίου για το συγκεκριμένο μοντέλο και στην συγκεκριμένη διάσταση
- Βεβαίωση του κατασκευαστή ότι το συγκεκριμένο πρωτότυπο υπόκειται στα αγωνιστικά στάνταρτ που ορίζει η AFNOR
- Την γραπτή άδεια του κατασκευαστή ότι επιτρέπει στον συγκεκριμένο πιλότο να αγωνισθεί με το πρωτότυπο.

Είναι ευθύνη του κάθε πιλότου να έχει όλα τα απαραίτητα έγγραφα που αφορούν την συσκευή του και να τα παρέχει στους υπεύθυνους του αγώνα, αλλιώς θα αποκλείεται.

## 2. ΕΙΔΟΣ ΑΓΩΝΑ

Τα προτεινόμενα είδη αγώνα είναι:

- Race to Goal
- Speed Run to Goal

Τα παρακάτω είναι επίσης δυνατά:

- Free Distance on an Axis / in a Sector

## 3. ΝΙΚΗΤΕΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

### 3.1 Πρωταθλητής - Πρωταθλήτρια

Ο πιλότος με τους περισσότερους βαθμούς στον τελικό πίνακα κατάταξης του ΠΠ κερδίζει τον τίτλο του νικητή του Πρωταθλήματος για το τρέχον έτος, εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί τόσα έγκυρα αγωνιστικά τασκ ώστε να συγκεντρωθούν 1500 βαθμοί τουλάχιστον στο σύνολο βαθμών του πρώτου νικητή που πιστοποιούν την εγκυρότητα του Πρωταθλήματος. Η πιλότος με τους περισσότερους βαθμούς στον τελικό πίνακα κατάταξης κερδίζει τον τίτλο της νικήτριας γυναικών και εφόσον το 10% του συνολικού αριθμού των συμμετεχόντων είναι γυναίκες τον τίτλο της νικήτριας του Πρωταθλήματος για το τρέχον έτος. Σε περίπτωση ισοπαλίας μετρούν τα αμέσως επόμενα αποτελέσματα.

### 3.2 Βραβεία- Κύπελλα

Βραβεία ή Κύπελλα δίνονται στους 3 πρώτους νικητές του Πρωταθλήματος. Βραβεία μπορούν να δοθούν και στις 3 πρώτες νικήτριες εφόσον το 10% του συνολικού αριθμού των συμμετεχόντων είναι γυναίκες. Τα βραβεία ή κύπελλα των 3 νικητών στο τέλος όλων των αγωνιστικών συναντήσεων ΠΠ παρέχονται από τον Διοργανωτή του αγώνα της τελευταίας αγωνιστικής συνάντησης. Βραβεία ή κύπελλα στους 3 πρώτους νικητές κάθε αγωνιστικής συνάντησης θα απονέμονται από τον διοργανωτή του αγώνα (ανάλογα με την οικονομική ευχέρεια που έχει). Για τις 2 τριήμερες αγωνιστικές συναντήσεις θα υπάρχει η δυνατότητα να βγει ξεχωριστή βαθμολογία η οποία θα καθορίζει τον νικητή με τον τίτλο κυπελλούχος Ελλάδος.

### 3.3 Τρόπαιο ομάδας

Καθιερώνεται τρόπαιο ομάδας. Κάθε ομάδα θα αποτελείται από 3 άνδρες ή / και γυναίκες πιλότους και η σύνθεση της ομάδας θα παραμένει η ίδια σε όλη την διάρκεια της ετήσιας αγωνιστικής περιόδου.

- Κάθε πιλότος μπορεί να συμμετέχει μόνον σε μία ομάδα.
- Κάθε ομάδα μπορεί να υποστηρίζεται από έναν κατασκευαστή ή / και έναν χορηγό.
- Το όνομα της ομάδας μπορεί να είναι συνδυασμός του ονόματος του κατασκευαστή και του χορηγού της ομάδας.

Στην βαθμολογία της ομάδας λαμβάνονται υπ" όψιν και οι 3 πιλότοι που έχουν τερματίσει το τασκ της ημέρας. Η πρώτη ομάδα που θα έχει 3 πιλότους στον τερματισμό θα είναι η νικήτρια ομάδα και ούτω καθεξής. Εάν καμία ομάδα δεν έχει 3 πιλότους στον τερματισμό, η νικήτρια ομάδα θα είναι η ομάδα που έχει 2 πιλότους στον τερματισμό και ούτω καθεξής. Εάν καμία ομάδα δεν έχει κανένα πιλότο στον τερματισμό το άθροισμα της ατομικής βαθμολογίας των πιλότων της κάθε ομάδας θα δίνει την κατάταξη της ομάδας. Η συνολική κατάταξη της ομάδας θα υπολογίζεται από το άθροισμα των βαθμών όπως ορίζεται από τον παρακάτω πίνακα

Κατάταξη	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Βαθμοί	20	14	10	8	6	5	4	3	2	1

και θα ανακοινώνεται για κάθε αγώνα, καθώς και για όλη την αγωνιστική περίοδο βασισμένη στο σύστημα της αφαίρεσης της μικρότερης βαθμολογίας μιας αγωνιστικής ημέρας της ομάδας κάθε (τρεις) 3 αγωνιστικές ημέρες. Στο τέλος της αγωνιστικής περιόδου η νικήτρια ομάδα θα βραβεύεται με το τρόπαιο της Καλύτερης Ομάδας.

## 4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

Κάθε πιλότος που επιθυμεί να λάβει μέρος στους αγώνες πρέπει να τηρήσει τις προθεσμίες για αίτηση συμμετοχής και πληρωμής του δικαιώματος συμμετοχής όπως υποχρεωτικά μπορεί να ορίζεται από τον Διοργανωτή. Η ημερομηνία λήξης της εγγραφής υποβολής των συμμετοχών και της πληρωμής του δικαιώματος συμμετοχής είναι **30 ημέρες** πριν την ημερομηνία διεξαγωγής του αγώνα ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος των συμμετοχών, καθώς επίσης και η εξασφάλιση όλων των σχετικών αδειών που απαιτούνται. Πιλότοι ή σωματεία που δεν θα δηλώσουν εγκαίρως την συμμετοχή τους θα υποχρεώνονται σε καταβολή προστίμου ίσου με το ποσό της συμμετοχής των στους αγώνες ή μπορεί να αποκλεισθούν από αυτούς. Η δήλωση συμμετοχής γίνεται από το σωματείο στο οποίο

ανήκει ο πιλότος.

Σε περίπτωση εσφαλμένης ή αναληθούς δήλωσης συμμετοχών πιλότων από σωματείο και μη εμφάνισης των στο χώρο των αγώνων χωρίς αιτιολογημένο κώλυμα, το σωματείο έχει την ευθύνη και μπορεί το ποσό συμμετοχής των δηλωμένων στον αγώνα πιλότων να απαιτηθεί από τον Διοργανωτή. Ο Διοργανωτής θα πρέπει να πληροφορηθεί κάθε ενδιαφερόμενο πιλότο εγκαίρως για την συμμετοχή του ή μη στον αγώνα. Το ποσό του δικαιώματος συμμετοχής καλύπτει, αλλά δεν περιορίζεται, στα εξής:

- Μεταφορά σε όλες τις τοποθεσίες πτήσεων
- Περισυλλογή σε ορισμένη περιοχή
- Τις επίσημες συντεταγμένες των σημείων απογείωσης, προσγείωσης και σημείων στροφής (πυλώνες) του αγώνα
- Πρόχειρο γεύμα,
- Προμήθεια και εμφάνιση ενός φιλμ αν απαιτείται για κάθε μέρα πτήσης και για κάθε πιλότο
- Ένα πρόσφατο χάρτη της περιοχής και τα απαραίτητα έγγραφα τεκμηρίωσης των πτήσεων
- Ρυθμίσεις για εκπώσεις διατροφής και διαμονής όπου είναι δυνατόν

Η μέγιστη τιμή του δικαιώματος συμμετοχής καθορίζεται από την ΕΑΠ ανά αγωνιστική ημέρα ή το σύνολο του αγώνα κάθε έτος.

## **5. ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

Η τοποθέτηση αγωνιστικού αριθμού σε κάθε αγωνιζόμενο αλεξίπτωτο μπορεί να είναι υποχρεωτική και οι αριθμοί θα παρέχονται από τον Διοργανωτή. Ο αγωνιστικός αριθμός που δίνεται σε κάθε πιλότο θα είναι ο ίδιος με την σειρά κατάταξης του στο ΠΠ του προηγούμενου έτους και θα ισχύει για όλους τους αγώνες της αγωνιστικής περιόδου. Κάθε αλεξίπτωτο σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα αγωνιστικό αριθμό μαύρου χρώματος, Futura παχύ συμπυκνωμένο, καθέτου ύψους 600 mm, κολλημένο στο κέντρο του θόλου από την κάτω πλευρά κοντά στο χέλιος προσβολής. Μόνο ο Δ Α μπορεί να επιτρέψει αριθμό διαφορετικού χρώματος και μεγέθους ή τοποθετημένου σε άλλο μέρος του θόλου.

## **6. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ**

Η Τεχνική Επιτροπή των αγώνων (Task Committee) αποτελείται από:

- τον Τεχνικό Παρατηρητή της ΕΑΠ (ΤΠ)
- τον Διευθυντή Αγώνα ( Δ Α)
- και 3 αντιπροσώπους των πιλότων.

Ο Τεχνικός Παρατηρητής της ΕΑΠ εγκρίνει τις περιοχές πτήσεων, συντονίζει και ελέγχει την προπαρασκευή και εκτέλεση του αγώνα, δεν συμμετέχει όμως στην οργανωτική διαδικασία. Είναι μέλος της Τεχνικής επιτροπής του αγώνα. Παρέχει ημερήσια και συνολική αναφορά για την εξέλιξη του αγώνα στην ΕΑΠ αμέσως μετά το τέλος του αγώνα. Ορίζεται από την ΕΑΠ για κάθε αγώνα στην αρχή της αγωνιστικής περιόδου. Οι αντιπρόσωποι των πιλότων μπορούν να εκλέγονται με μυστική ψηφοφορία από όλους τους πιλότους στην πρώτη ενημέρωση (Briefing) του αγώνα. Η Τεχνική Επιτροπή των αγώνων αποφασίζει ομόφωνα την επιλογή των τασκ. Είναι υπευθυνότητα της να πληροφορείται όλα τα στοιχεία και τους παράγοντες που έχουν σχέση με την ασφάλεια των πιλότων κατά την διάρκεια των τασκ.

### **6.1 Καθήκοντα της Επιτροπής των αγώνων.**

Τα καθήκοντα της Επιτροπής των αγώνων είναι:

- να διαλέγει από τις προτεινόμενες τοποθεσίες πτήσεων και περιοχές απογείωσης ανάλογα με τα μετεωρολογικά, τεχνικά και αγωνιστικά κριτήρια,
- να επιλέγει το τασκ της ημέρας,
- να καθορίζει την ελάχιστη απόσταση εγκυρότητας κάθε τασκ.

### **6.2 Διευθυντής Αγώνα (Δ Α).**

- Ο Δ Α πρέπει να γνωρίζει τέλεια τις πτητικές συνθήκες της τοποθεσίας του αγώνα.
- Μπορεί να έχει ως βοηθούς ένα ή περισσότερα έμπειρα άτομα (στο έδαφος και στον αέρα), για να, μεταξύ άλλων, εποπτεύει τον αγώνα.
- Να είναι σε θέση να παρέχει ενημέρωση (briefing) στα Αγγλικά εάν υπάρχουν ξένοι πιλότοι στον αγώνα.

### **6.3 Τεχνική Επίβλεψη του Αγώνα**

#### **1. Γραμματέας- Χειριστής Η/Υ και προγραμμάτων επαλήθευσης και βαθμολόγησης.**

Είναι υπεύθυνος για την εισαγωγή όλων των δεδομένων του αγώνα στον επίσημο Η/Υ του αγώνα, την λειτουργία των εγκεκριμένων προγραμμάτων επαλήθευσης και βαθμολόγησης της ΕΑΠ, καθώς και της έκδοσης των αποτελεσμάτων. Μεταφέρει τα αποτελέσματα της κάθε ημέρας και κάθε αναφορά ή περιστατικό στην ιστοσελίδα της ΕΑΠ.

#### **2. Ελεγκτής φιλμ, GPS -Βαθμολογητής**

Είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των φιλμ , τον έλεγχο των αναφορών πτήσης (Run Report), τον έλεγχο των GPS ,τον υπολογισμό και την σύνταξη των αποτελεσμάτων κάθε ημέρας. Είναι απαραίτητο να έχει μεγάλη εμπειρία στην έκδοση αποτελεσμάτων και να είναι γνώστης όλων των τεχνικών λεπτομερειών και του τρόπου υπολογισμού. Οι ανωτέρω εργάζονται υπό την άμεση επίβλεψη και τις οδηγίες του Δ. Α. που είναι υπεύθυνος για τις ενέργειες των.

Ο Διοργανωτής του αγώνα υποχρεώνεται να καλύψει όλα τα έξοδα μετακίνησης, διαμονής και διατροφής του Τεχνικού Παρατηρητή (ΤΠ), καθώς και του ανωτέρω απολύτως αναγκαίου προσωπικού που επιλέγονται από την ΕΑΠ στην αρχή κάθε αγωνιστικής περιόδου και για κάθε αγώνα και μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους επί μοιβή, (Δ.Α., Γραμματέας - Χειριστής Η/Υ, Ελεγκτής φιλμ, GPS - Βαθμολογητής) για την τεχνική επίβλεψη του αγώνα. Επίσης ο Διοργανωτής πρέπει να παρέχει στον Τεχνικό Παρατηρητή (ΤΠ)

- μέσο μετακίνησης για τον απαραίτητο έλεγχο του αγώνα,
- ένα ασύρματο με την επίσημη συχνότητα του αγώνα,
- μία κάρτα κινητού τηλεφώνου (SIM card), του δικτύου με την καλύτερη λήψη στην περιοχή σε όλη την διάρκεια του αγώνα.

## **7. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ (BRIEFING)**

- Υπάρχουν δύο είδη ενημέρωσης:
- Γενική ενημέρωση (General Briefing)
  - Ενημέρωση τασκ (Task Briefing)

#### **7.1 Γενική Ενημέρωση (GB)**

Όλοι οι αγωνιζόμενοι οφείλουν να είναι παρόντες στην γενική ενημέρωση που λαμβάνει χώρα μετά από πρόσκληση του Διοργανωτή. Οι κύριες πληροφορίες αυτής της ενημέρωσης πρέπει να βρίσκονται στον επίσημο πίνακα της Διοργάνωσης.

#### **7.2 Ενημέρωση τασκ (TB).**

Η ενημέρωση για το τασκ γίνεται στον χώρο απογείωσης παρουσία όλων των πιλότων.

Όλα τα τεχνικά στοιχεία που αναφέρονται κατά την διάρκεια της ενημέρωσης, επιδεικνύονται στον πίνακα ενημέρωσης, όπως καθορίζεται στο παράρτημα Β αυτού του κανονισμού. Το παράθυρο του αγώνα μπορεί να ανοίξει 20 λεπτά το λιγότερο μετά το τέλος της ενημέρωσης. Σε περίπτωση νέας ενημέρωσης η καθυστέρηση των 20 λεπτών μπορεί να ελαττωθεί.

#### **7.3 Ευθύνες πιλότων.**

Είναι ευθύνη του πιλότου να ενημερωθεί στο briefing ή συμβουλευόμενος τον επίσημο πίνακα ενημέρωσης που τοποθετείται για αυτόν ακριβώς τον σκοπό.

### **8. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Ένας πίνακας προσωρινών αποτελεσμάτων πρέπει να αναρτάται στον επίσημο πίνακα του αγώνα το δυνατόν συντομότερα. Ο χρόνος για τα αποτελέσματα πρέπει να είναι:

- 08.00 : προβλήματα φωτογραφιών (αν απαιτούνται), GPS και έλεγχος προσωρινών αποτελεσμάτων.
- 08.00-10.00 : Ενστάσεις

Αυτό το χρονοδιάγραμμα πρέπει να καθορίζεται από τον Διοργανωτή και να ακολουθείται πιστά από τους πιλότους. Τα επίσημα αποτελέσματα του αγώνα μετά την εξέταση των ενστάσεων πρέπει να υπογράφονται κατάλληλα από τον Δ.Α. και τον ΤΠ. Καμία αλλαγή δεν μπορεί να γίνει μετά την υπογραφή των αποτελεσμάτων.

### **9. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ**

Μία διαμαρτυρία μπορεί να γίνεται από κάθε πιλότο που συμμετέχει στον αγώνα, εγγράφως, και πρέπει να επιδίδεται στον Δ.Α. Οφείλει να γίνεται εντός δύο ωρών από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων. Η διαμαρτυρία είναι θέμα του Δ.Α.

Αν ο ενδιαφερόμενος δεν ικανοποιηθεί με το αποτέλεσμα, έχει δικαίωμα να κάνει ένσταση. Μία τέτοια ένσταση πρέπει να γίνει εγγράφως και να επιδοθεί στον Τεχνικό Παρατηρητή (ΤΠ), πληρώνοντας το παράβολο ένστασης που καθορίζεται στην αρχή της αγωνιστικής περιόδου από την ΕΑΠ, εντός δύο ωρών από την ανακοίνωση της απόφασης του ΔΑ που αφορά την διαμαρτυρία. Το παράβολο της ένστασης ορίζεται στα 15 ευρώ για το διάστημα που ισχύει ο παρών κανονισμός αγώνων ή μέχρι νεώτερης απόφασης της ΕΑΠ. Η απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής για την ένσταση θα αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

#### **9.1 Ελλανόδικος Επιτροπή**

Η Ελλανόδικος Επιτροπή συνίσταται από τον Τεχνικό Παρατηρητή (ΤΠ) και όλα τα μέλη του ΔΣ της ΕΑΠ τα οποία είναι παρόντα στον αγώνα εκτός από εκείνα που με οποιονδήποτε τρόπο εμπλέκονται σε ένσταση, ή κριτές ορισμένους προς τούτο από την επίσημη κατάσταση κριτών της ΕΛΑΟ και με απόφαση της. Στην ελλανόδικη επιτροπή δεν συμμετέχει ο ΔΑ. Η Ελλανόδικος Επιτροπή ενημερώνεται για την ένσταση από τον Δ.Α. και πρέπει εντός δύο (2) ωρών από την υποβολή να έχει εκδώσει την απόφαση της. Εφόσον η ένσταση απορριφθεί τότε το παράβολο δεν επιστρέφεται στον αθλητή που υπέβαλε την ένσταση αλλά περιέρχεται στο ταμείο της ΕΛΑΟ.

#### **9.2 Έφεση**

Κάθε εγγεγραμμένος στον αγώνα πιλότος μπορεί να ασκήσει έφεση για κάθε απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής που αφορά τον αγώνα. Η έφεση πρέπει να γίνει εγγράφως με επίσημη αίτηση εντός 24 ωρών συνοδευόμενη από το τριπλάσιο ποσό της πρώτης ένστασης και όλα τα απαραίτητα έγγραφα. Πρέπει να απευθύνεται στην Ανώτατη Επιτροπή Ενστάσεων της ΕΛΑΟ που αποτελείται από τον Αντιπρόεδρο Αγώνων, τον Πρόεδρο της ΕΑΠ και ένα τρίτο μέλος που ορίζεται με απόφαση του Δ.Σ. της ΕΛΑΟ. Δεν γίνονται δεκτές ενστάσεις που αναφέρονται στην υποκειμενική κρίση κριτή αγώνων.

#### **9.3 Ακρόαση**

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να είναι παρόντα στην ακρόαση. Πρέπει να έχουν ενημερωθεί εγκαίρως και έχουν το δικαίωμα να καλέσουν μάρτυρες. Η απουσία τους δεν είναι λόγος αναβολής απόφασης.

#### **9.4 Απόφαση και ποινή**

Η απόφαση της Ανώτατης Επιτροπής Ενστάσεων της ΕΛΑΟ είναι τελεσίδικη και εκδίδεται το αργότερο εντός δύο μηνών από την υποβολή της. Συγκεκριμένα μπορεί:

- Να αλλάξει τους πίνακες κατάταξης σε περίπτωση εμφανών λαθών
- Να ακυρώσει ένα τασκ για την κατάταξη του Πρωταθλήματος ή Κυπέλλου σε περίπτωση σοβαρών παραβάσεων των κανονισμών των αγώνων ή της FAI/CIVL.
- Να αλλάξει μία απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής λόγω έφεσης εναντίον της, ή να πάρει μια νέα απόφαση σε περίπτωση αποτυχίας της.
- Να αποφασίσει για την επιστροφή του παράβολου της έφεσης και της κατανομής των εξόδων της έφεσης.

### **10. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

#### **10.1 Εφαρμογή του Νόμου**

Κάθε πιλότος οφείλει να εφαρμόζει τους νόμους, τους εναέριους κανονισμούς και τους περιορισμούς της περιοχής στην οποία γίνεται ο αγώνας

#### **10.2 Πτητικοί περιορισμοί**

Κάθε αλεξίπτωτο πρέπει να πετά εντός των ορίων του Πιστοποιητικού Πλοϊμότητας του ή τους περιορισμούς που

θέτει ο κατασκευαστής του. Απαγορεύεται κάθε χειρισμός που θέτει σε κίνδυνο άλλους αγωνιζόμενους ή το κοινό.

### **10.3 Ζημιά σε αγωνιζόμενο αλεξίπτωτο**

Κάθε σοβαρή ζημιά πρέπει να αναφέρεται στον Δ Α χωρίς καθυστέρηση και κατόπιν το αλεξίπτωτο μπορεί να επισκευαστεί. Όλα τα ανταλλακτικά πρέπει να συμφωνούν με τις αυθεντικές προδιαγραφές. Εάν δοθεί άδεια από τον Δ Α να αντικατασταθεί το αλεξίπτωτο, λόγω βλάβης, απώλειας ή κλοπής άνευ ευθύνης του πιλότου μπορεί να αντικατασταθεί από ένα πανομοιότυπο μοντέλο της ίδιας εταιρείας ή από ένα παρόμοιας ή κατώτερης απόδοσης το οποίο έχει την δυνατότητα να πετά στην ίδια κατηγορία. Ο Δ Α μπορεί να επιτρέψει την επαναχρησιμοποίηση του αυθεντικού αλεξίπτωτου όταν βρεθεί ή επισκευασθεί.

### **10.4 Προστατευτικός εξοπλισμός**

Κάθε αγωνιζόμενος οφείλει να φορά προστατευτικό κράνος και να έχει εφεδρικό αλεξίπτωτο σε όλες τις πτήσεις.

### **10.5 Φυσική κατάσταση**

Οι πιλότοι δεν μπορούν να πετούν αν δεν είναι υγιείς. Κάθε τραυματισμός, ουσία ή φάρμακο που μπορεί να επηρεάσει την απόδοση του πιλότου στον αέρα πρέπει να αναφέρεται στον Διευθυντή Αγώνα πριν από την πτήση. Οι πιλότοι μπορούν να υποστούν έλεγχο λήψης απαγορευμένων ουσιών σύμφωνα με τους κανονισμούς της FAI/CIVL καθώς και τους κανονισμούς και τις αποφάσεις της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής για την φαρμακοδιέγερση.

### **10.6 Αποφυγή σύγκρουσης**

Οι οδηγίες για τα περάσματα, στροφές και προσγειώσεις που δίνονται στην ενημέρωση πρέπει να εφαρμόζονται, οι διεθνείς κανονισμοί για αποφυγή συγκρούσεων να τηρούνται και να υπάρχει πλήρης εγρήγορση συνεχώς. Ένα αλεξίπτωτο που μοιράζεται το θερμικό ενός άλλου, θα κυκλώσει στην ίδια κατεύθυνση με το πρώτο, ασχέτως υψομετρικής διαφοράς. Ένας αγωνιζόμενος που συγκρούστηκε δεν πρέπει να συνεχίσει την πτήση του αν υπάρχουν αμφιβολίες για την δομική ακεραιότητα του αλεξίπτωτου του.

### **10.7 Πτήση νεφών**

Η πτήση νεφών απαγορεύεται και θα ελέγχεται από ιπτάμενους κριτές. Ως πτήση νεφών ορίζεται η εξαφάνιση μέρους του αλεξίπτωτου ή του πιλότου από την θέα ενός πιλότου κοντά σε αυτόν. Για λόγους ασφαλείας που περιλαμβάνουν συλλογική πτήση μέσα σε νέφη ο Δ Α ή ο ΤΠ μπορεί να ακυρώσει ένα τασκ πριν από την εκπνοή της ώρας προσγειώσης.

### **10.8 Έρμα**

Ένα αγωνιζόμενο αλεξίπτωτο μπορεί να μεταφέρει αποβαλλόμενο έρμα υπό την μορφή νερού. Ένας αγωνιζόμενος οφείλει να αποφύγει την ρίψη έρματος με τρόπο και σε στιγμή που θα εμποδίσει άλλους αθλητές. Το ολικό βάρος του έρματος, μαζί με όλο τον εξοπλισμό και το αλεξίπτωτο, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 33 κιλά επιπλέον του βάρους του πιλότου.

### **10.9 Εξωτερική βοήθεια προς διαγωνιζόμενους**

Απαγορεύεται κάθε βοήθεια για πλοήγηση και εύρεση θερμικών. Αυτό εξασφαλίζει όσο είναι δυνατό ότι ο αγώνας γίνεται ανάμεσα σε αθλητές οι οποίοι ούτε βοηθούνται ούτε ελέγχονται από εξωτερικά βοηθήματα.

### **10.10 Εξοπλισμός Επικοινωνίας**

Οι ασύρματοι είναι υποχρεωτικοί και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στον αέρα μόνο για λόγους ασφαλείας. Ο Διοργανωτής θα ανακοινώσει μια επίσημη συχνότητα ασφαλείας. Αυτή η συχνότητα πρέπει να συμφωνεί με τους τοπικούς νόμους. Για περισυλλογή, μία ή περισσότερες συχνότητες μπορούν να καθορισθούν από τον Διοργανωτή. Όλοι οι ασύρματοι πρέπει να είναι συντονισμένοι σε αυτή τη συχνότητα κατά την διάρκεια ενός τασκ. Μικρόφωνα ενεργοποιούμενα με την φωνή (VOX) απαγορεύονται. Άλλος εξοπλισμός που παρέχεται από τον Διοργανωτή δωρεάν, επιτρέπεται και μπορεί να είναι υποχρεωτικός.

### **10.11 Φωτογραφική μηχανή και Φίλμ**

Κάθε πιλότος πρέπει (αν απαιτείται) να είναι εφοδιασμένος με μια κάμερα που μπορεί να βγάζει εναέριες φωτογραφίες. Ο φακός της κάμερας πρέπει να είναι σταθερής εστιακής απόστασης μεταξύ 35 mm και 55 mm και να παίρνει φίλμ 35mm. Επιτρέπεται μόνο η χρήση των φίλμ που δίνονται από τον Διοργανωτή. Το φίλμ που χρησιμοποιείται για φωτογραφικές αποδείξεις πρέπει να παραμένει άκοπο. Ένα δεύτερο εφεδρικό φίλμ, μπορεί να χρησιμοποιηθεί, αλλά θα παραδίδεται στον Διοργανωτή μόνο σε περίπτωση ένστασης. Το φίλμ πρέπει να παραδοθεί αμέσως μετά από κάθε τασκ. Μετά από κάθε τασκ ο Δ Α θα επεξεργασθεί και θα ελέγξει τα φίλμ των 5 πρώτων πιλότων καθώς επίσης και με τυχαία επιλογή τα φίλμ άλλων 5 πιλότων μεταξύ των φίλμ που θα παραδοθούν (Βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε).

### **10.12 GPS**

Το GPS θα χρησιμοποιείται σαν μοναδική απόδειξη για την επαλήθευση της πτήσης. Κάθε αγωνιζόμενος πιλότος θα πρέπει να είναι εφοδιασμένος τουλάχιστον με ένα GPS.

Ο σειριακός αριθμός του θα πρέπει να αναγράφεται στην αίτηση συμμετοχής. Μόνο συγκεκριμένα μοντέλα είναι αποδεκτά. Είναι ευθύνη του πιλότου να έχει στην κατοχή του ένα λειτουργικά κατάλληλο GPS και να τοποθετεί σε αυτό τις κατάλληλες παραμέτρους.

Οι πιλότοι θα πρέπει να παραδίδουν τα GPS μετά από κάθε τασκ για να γίνει η φόρτωση και η ανάλυση των δεδομένων της πτήσης με κατάλληλο υπολογιστικό πρόγραμμα.

Φωτογραφίες μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές γνωστές για την ελλιπή κάλυψη τους με GPS. Αυτό θα γνωστοποιείται στους πιλότους στην αρχή του αγώνα. Σε περίπτωση χρησιμοποίησης φωτογραφιών θα ισχύουν οι κανόνες για την φωτογραφική απόδειξη ως μέσου επαλήθευσης της πτήσης (Βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε).

## **11. ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ**

Ο ΔΑ υποθέτει ότι όλοι οι δηλωμένοι για τον αγώνα αθλητές λαμβάνουν μέρος κάθε αγωνιστική ημέρα. Εάν κάποιος πιλότος αποφασίσει να μην αγωνιστεί θα πρέπει να το γνωστοποιήσει στον ΔΑ πριν από την καθορισθείσα προθεσμία της υποχρεωτικής αναφοράς ασφαλούς προσγειώσης. Κάθε παράλειψη από μέρους του πιλότου να ενημερώσει τον ΔΑ θα επισύρει την ποινή που καθορίζεται στην § 16.

### **11.1 Περιοχή απογείωσης**

Οι περιοχές προετοιμασίας και απογείωσης θα είναι σηματοδοτημένες, θα πρέπει να υπάρχει αρκετός χώρος για

τουλάχιστον 20 αγωνιζόμενους για να ετοιμαστούν, και οι πιλότοι θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα απογείωσης με ρυθμό 2 ανά λεπτό τουλάχιστον. Συνιστώνται δύο παράλληλες περιοχές απογείωσης. Πρέπει να υπάρχει αρκετό προσωπικό από την διοργάνωση ώστε να εξασφαλιστεί εύκολη είσοδος στην περιοχή απογείωσης και η ασφαλής απογείωση. Μόνο οι πιλότοι που έχουν ανακοινώσει την πρόθεσή τους να απογειωθούν και το προσωπικό της διοργάνωσης επιτρέπεται να εισέρχονται στην περιοχή απογείωσης. Για λόγους ασφαλείας και για αποφυγή προβλημάτων ο Δ Α μπορεί να επιτρέψει επιπλέον βοηθούς.

#### **11.2 Πρόσβαση στην περιοχή απογείωσης**

Η ακριβής διαδικασία απογείωσης για κάθε αγώνα θα ανακοινώνεται στην γενική ενημέρωση και θα αναρτάται στον πίνακα ανακοινώσεων.

#### **11.3 Άνοιγμα παραθύρου**

Ο χρόνος ανοίγματος του παραθύρου και η παράταση του, θα ανακοινώνονται στην ενημέρωση του τασκ και θα αναρτούνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

#### **11.4 Παράταση ανοίγματος του παραθύρου**

Αν, για λόγους ασφαλείας, ο Δ Α θεωρεί ότι οι συνθήκες έχουν γίνει επικίνδυνες, μπορεί να διακόψει το τασκ και να κλείσει το παράθυρο του αγώνα. Το παράθυρο μπορεί να ξανανοίξει για όσο χρόνο το τασκ είχε διακοπεί, χωρίς ωστόσο να ξεπεράσει την τελική προθεσμία παράτασης ανοίγματος.

#### **11.5 Επαναπογείωση**

Σε περίπτωση σοβαρού προβλήματος που αναγκάζει τον πιλότο να προσγειωθεί αμέσως μετά την απογείωση, ο πιλότος μπορεί να ζητήσει άδεια από τον Δ Α για να επαναπογειωθεί. Ο Δ Α πρέπει να αποφασίσει αμέσως. Ο χρόνος απογείωσης του πιλότου παραμένει, πάντως, αυτός της πρώτης του προσπάθειας.

#### **11.6 Τύποι εκκίνησης με χρήση GPS**

- Καθορισμός της γραμμής εκκίνησης:

Η γραμμή εκκίνησης με GPS είναι ένας εικονικός κύλινδρος τον οποίο ο πιλότος πρέπει να διασχίσει. Μπορεί να μην υπάρχει φυσική αναφορά του σημείου στο έδαφος.

Τέσσερα είδη εκκίνησης μπορεί να χρησιμοποιηθούν:

- Μεμονωμένη εκκίνηση από το έδαφος μετά το άνοιγμα του παραθύρου:

Ο χρόνος αναχώρησης μπορεί να καταγραφεί από τον κριτή απογείωσης την στιγμή που ο πιλότος απογειώνεται. Μπορεί επίσης να υπολογισθεί με χρήση του χρόνου του GPS όταν ο πιλότος διασχίσει την γραμμή εκκίνησης με GPS. Σε αυτήν την δεύτερη περίπτωση, σαν χρόνος αναχώρησης μπορεί να ληφθεί η χρονική στιγμή που ο πιλότος διέσχισε την γραμμή εκκίνησης με GPS για πρώτη φορά. Η γραμμή εκκίνησης με GPS μπορεί να τοποθετηθεί έτσι ώστε ο πιλότος να την διασχίσει αμέσως με την απογείωση του. Θα πρέπει να σημειωθεί **ότι**, ο πιλότος θα πρέπει να ενεργοποιήσει το GPS του εγκαίρως ώστε να αποθηκευθούν τουλάχιστον 4 σημεία ίχνους (track logs) πριν εγκαταλείψει το έδαφος (ενεργοποίηση του GPS τουλάχιστον 2 λεπτά πριν την απογείωση).

- Μεμονωμένη εκκίνηση στον αέρα:

Ο χρόνος αναχώρησης υπολογίζεται από την τελευταία χρονική στιγμή που ο πιλότος διασχίζει την ακτίνα του κυλίνδρου. Ως τομέας εκκίνησης μπορεί να καθορισθεί ένας μεγάλος κύλινδρος γύρω από το επόμενο σημείο στροφής, (π.χ. Η πίστα απογείωσης είναι 10 χλμ μακριά από το σημείο στροφής TP1. Σαν χρόνος εκκίνησης υπολογίζεται η χρονική στιγμή που οι πιλότοι θα διασχίσουν τον κύλινδρο ακτίνας 9 χλμ γύρω από το σημείο στροφής TP1). Ο τομέας εκκίνησης μπορεί επίσης να είναι κύλινδρος ακτίνας 400 μ. γύρω από τις συντεταγμένες εκκίνησης. Σε αυτήν την δεύτερη περίπτωση ο χρόνος εκκίνησης υπολογίζεται από την χρονική στιγμή που ο πιλότος εγκαταλείπει τον κύλινδρο.

- Ταυτόχρονη εκκίνηση στον αέρα σε καθορισμένο χρόνο:

Ο τομέας εκκίνησης ορίζεται ο ίδιος όπως και στην Μεμονωμένη εκκίνηση από τον αέρα, αλλά η εκκίνηση τώρα είναι ταυτόχρονη και οι πιλότοι πρέπει να διασχίσουν τα όρια της ακτίνας του κυλίνδρου μετά ή ακριβώς την χρονική στιγμή της ώρας εκκίνησης.

- Ταυτόχρονη εκκίνηση από το έδαφος σε καθορισμένο χρόνο:

Όλες οι λεπτομέρειες προσδιορισμού του τρόπου εκκίνησης θα πρέπει να ανακοινωθούν στην διάρκεια ενημέρωσης του τασκ.

## **12. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ**

### **12.1 Τερματισμός (Goal) και περιοχή προσγείωσης**

Κάθε καθορισμένη περιοχή προσγείωσης (goal) υποδιαιρείται σε τέσσερις (4) ζώνες.

- Στον τομέα προσγείωσης ο οποίος είναι μία εικονική γραμμή τερματισμού - προσγείωσης (goal) που ορίζεται με μία γραμμή 400 μ. με επίκεντρο τις συντεταγμένες του σημείου προσγείωσης ακριβώς κάθετη σε σχέση με το προηγούμενο σημείο στροφής.

- Σε μία ζώνη στην οποία η γραμμή τερματισμού μπορεί να απεικονισθεί φυσικά επάνω στο έδαφος.

- Σε μία ζώνη προσγείωσης

- Σε μία ζώνη για το μάζεμα και την συσκευασία των αλεξιπτωτών.

Η φυσική γραμμή τερματισμού (εάν υπάρχει) θα πρέπει να έχει μήκος τουλάχιστον 50 μ. και πλάτος 1 μ. και θα πρέπει να είναι τοποθετημένη, όσο το δυνατόν πιο κοντά στην εικονική γραμμή τερματισμού, (ή θα πρέπει οι συντεταγμένες της φυσικής γραμμής τερματισμού να χρησιμοποιούνται για την επαλήθευση της πτήσης), και να είναι ακριβώς κάθετη σε σχέση με το τελευταίο σημείο στροφής (πυλώνας). Ο πιλότος πρέπει να διασχίσει την γραμμή τερματισμού κάθετα σε δεδομένη κατεύθυνση, για να δικαιούται βαθμούς χρόνου. Εάν δεν χρησιμοποιείται GPS ως μέσο επαλήθευσης, η γραμμή τερματισμού θα πρέπει να ελέγχεται με video εάν είναι δυνατόν οριζόντια και κάθετα.

### **12.2 Προθεσμία τερματισμού**

Η τελική ώρα προσγείωσης στον τερματισμό θα ανακοινωθεί στην ενημέρωση του τασκ και θα αναρτηθεί στον πίνακα ανακοινώσεων του τασκ. Πιλότοι που προσγειώνονται στον τερματισμό μετά την λήξη της προθεσμίας δεν κερδίζουν βαθμούς χρόνου.

### **12.3 Αναφορά ασφαλούς προσγείωσης**

Κάθε πιλότος θα πρέπει να αναφέρει την ασφαλή προσγείωση του στον ΔΑ το ταχύτερο δυνατόν αμέσως μετά την προσγείωση του. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω τηλεφώνου ή σε καθορισμένη εκ των προτέρων συχνότητα



ασυρμάτου. Ο τελικός χρόνος αναφοράς για ασφαλή προσγείωση θα ανακοινώνεται στην ενημέρωση του τασκ (task briefing) και θα αναγράφεται στον πίνακα του τασκ. Είναι απαραίτητη η τήρηση αυτού του κανόνα για την αποφυγή άσκοπων ερευνών και επιχειρήσεων διάσωσης. Πιλότοι οι οποίοι δεν συμμορφώνονται σε αυτόν τον κανόνα θα αποκλείονται από την συνέχεια της διοργάνωσης.

#### **12.4 Προθεσμία προσγείωσης**

Η προθεσμία προσγείωσης είναι η χρονική στιγμή κατά την οποία όλοι οι πιλότοι πρέπει να έχουν προσγειωθεί. Προθεσμία προσγείωσης μπορεί να τεθεί σε ένα τασκ με τερματισμό.

#### **12.5 Προθεσμία αναφοράς για τον αγώνα (Run report)**

Η εξακρίβωση της πτήσης με κατάθεση τυποποιημένης έγγραφης αναφοράς (Run report) είναι υποχρεωτική για όλους τους πιλότους που συμμετέχουν στον αγώνα. Κάθε πιλότος που αρχίζει το τασκ θα πρέπει προσωπικά να καταθέτει τη αναφορά του για τον αγώνα το συντομότερο δυνατόν και πριν από τη προθεσμία η οποία τέθηκε. Πιλότοι που θα καταθέτουν την αναφορά τους για τον αγώνα μετά από την χρονική προθεσμία χωρίς επιβεβαιωμένο κώλυμα δεν θα βαθμολογούνται για την αγωνιστική ημέρα.

### **13. ΑΓΩΝΕΣ**

#### **13.1 Αγώνας ταχύτητας με τερματισμό. ( Race to goal)**

Στόχος είναι να τερματίσεις πρώτος. Ο χρόνος εκκίνησης και η πορεία είναι ίδια για όλους του πιλότους. Ταυτόχρονη αναέρια εκκίνηση ή από το έδαφος περιγράφονται στη παρ. 11.0 χρόνος άφιξης στον τερματισμό θεωρείται όταν ο πιλότος περνά την γραμμή τερματισμού όπως περιγράφεται στη παρ. 12. Οι πιλότοι που δεν τερματίζουν, η τερματίζουν μετά την λήξη της προθεσμίας προσγείωσης δεν κερδίζουν βαθμούς χρόνου. Για βαθμολογία βλέπε Παράρτημα Γ.

#### **13.2 Ατομικός αγώνας ταχύτητας με τερματισμό (Speed run to Goal)**

Η πορεία είναι ίδια για όλους τους πιλότους. Η εκκίνηση είναι ατομική κατά την διάρκεια του ανοικτού παραθύρου όπως περιγράφεται στη παρ.11, ο χρόνος σταματά όπως περιγράφεται στη παρ. 12. Στόχος είναι να πετάξει ο πιλότος την απόσταση στον συντομότερο χρόνο. Για βαθμολογία βλέπε Παράρτημα Γ

#### **13.3 Ελεύθερη απόσταση σε Άξονα ή Περιοχή (Free distance on an Axis / in a Sector)**

Ο Δ Α οριοθετεί μια περιοχή και η πορεία μπορεί να σχεδιασθεί με ένα πρώτο υποχρεωτικό σημείο στροφής. Ο πιλότος που ακολουθεί αυτούς τους περιορισμούς και πετά την μεγαλύτερη απόσταση από την απογείωση , κερδίζει. Η απόσταση μετράται και στρογγυλοποιείται σε 0,1 km και οι βαθμοί θα απονεμηθούν αναλογικά με την μεγαλύτερη απόσταση που έγινε .Οι αποστάσεις υπολογίζονται ακινικά από την απογείωση Π το τελευταίο σημείο στροφής για «ελεύθερη απόσταση σε περιοχή» και με κάθετη προβολή στον άξονα, για «ελεύθερη απόσταση σε άξονα».

#### **13.4 Απόσταση με βαθμούς GPS**

Ο σκοπός του τασκ αυτού του είδους είναι να δοθεί στους πιλότους η πρωτοβουλία να επιτύχουν την καλύτερη επίδοση της ημέρας. Κάθε πιλότος μπορεί να πετάξει στην κατεύθυνση που θέλει μέσα σε μία καθορισμένη περιοχή (η οποία προσδιορίζεται από τον ΔΑ) και να καλύψει την μεγαλύτερη απόσταση. Ένας καθορισμένος αριθμός σημείων στροφής προσδιορίζεται και ανακοινώνεται στην διάρκεια της ενημέρωσης του τασκ (συνήθως από 3 έως 5 σημεία στροφής (πυλώνες) επιπρόσθετα με την απογείωση και την προσγείωση ). Οι πιλότοι επιλέγουν τα δικά τους σημεία στροφής.

Το μόνο που πρέπει να κάνουν είναι να επιβεβαιώσουν την πτήση τους με την χρήση του GPS. Προσγείωση στο σημείο τερματισμού θα μπορούσε να δώσει βραβείο επιπρόσθετης απόστασης που διανύθηκε (συνήθως 15%). Ο νικητής θα είναι ο πιλότος που κάλυψε την μεγαλύτερη απόσταση. Αυτός ο τύπος του τασκ χρησιμοποιείται όταν ο σχεδιασμός του τασκ της ημέρας δεν είναι εύκολος. Ο χειρισμός του ειδικού αυτού τασκ με χρήση GPS εξηγείται στην μαρτυρία του τασκ με GPS στην § 15.7 Σημεία στροφής που επιτυγχάνονται εκτός της προσδιορισμένης ή της επιτρεπόμενης περιοχής πτήσης δεν θα λαμβάνονται υπόψη.

### **14. ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΡΟΦΗΣ (ΠΥΛΩΝΕΣ) ΣΕΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ GPS**

#### **14.1 Σημεία στροφής**

Όλα τα σημεία στροφής προσδιορίζονται με συντεταγμένες GPS τις οποίες παρέχουν οι Διοργανωτές. Τα επίσημα σημεία στροφής πρέπει να διανέμονται στους αγωνιζόμενους κατά την διάρκεια της εγγραφής τους στον αγώνα. Η κατάσταση (λίστα) των σημείων στροφής μπορεί να φορτώνεται στα GPS των αγωνιζόμενων κατά την έναρξη του αγώνα από τον επίσημο ηλεκτρονικό υπολογιστή των αγώνων. Οι διοργανωτές μπορούν να αλλάζουν η να προσθέτουν συντεταγμένες σημείων κατά την διάρκεια του αγώνα. Σε κάθε περίπτωση όμως οι αλλαγές αυτές θα ανακοινώνονται στην ενημέρωση του τασκ. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι συντεταγμένες των σημείων στροφής θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν πραγματικά ευδιάκριτα γεωγραφικά σημεία στο έδαφος τα οποία είναι εύκολα αναγνωρίσιμα από μεγάλη απόσταση και κατά προτίμηση σε χαμηλό υψόμετρο. Το επίσημο γεωδαιτικό σύστημα (map datum) είναι το WGS 84 και ο προσδιορισμός θέσης (position format) UTM.

#### **14.2 Σέκτορες (Τομείς)**

Οι τομείς των σημείων στροφής είναι κύλινδροι γύρω από τις συντεταγμένες GPS και παρέχονται από τους Διοργανωτές. Κύλινδροι επίσης χρησιμοποιούνται σαν τομείς εκκίνησης και τερματισμού. Εξαρτάται από το σύστημα εκκίνησης που θα χρησιμοποιηθεί ώστε οι τομείς να είναι εσωτερικοί ή εξωτερικοί στον κύλινδρο. Οι ακτίνες των κυλίνδρων είναι μέρος του σχεδιασμού του τασκ και ορίζονται από τον ΔΑ.

Εξ ορισμού όμως:

- Η ακτίνα των κυλίνδρων των σημείων στροφής θα πρέπει να είναι 400 μ.
- Η ακτίνα του κυλίνδρου του σημείου εκκίνησης θα πρέπει να είναι 400 μ.

Σε κάθε τασκ μέρος του ίδιου αγώνα τα σημεία στροφής θα πρέπει να έχουν την ίδια ακτίνα κυλίνδρου εκτός εάν οριστεί μεγαλύτερη ακτίνα κυλίνδρου για το σημείο εκκίνησης.

#### **14.3 Τομέας τερματισμού και γραμμή τερματισμού**

Δύο είδη τερματισμού μπορούν να χρησιμοποιούνται. Με ή χωρίς γραμμή τερματισμού.

Οι Διοργανωτές θα πρέπει να χρησιμοποιούν φυσική γραμμή τερματισμού όσο αυτό είναι δυνατόν ειδικά όταν αναμένεται παρουσία θεατών ή μέσω μαζικής ενημέρωσης.

- Ορισμός τομέα τερματισμού:

Είναι μία εικονική γραμμή τερματισμού - προσγείωσης (goal) που ορίζεται από μία γραμμή 400 μ. με επίκεντρο τις συντεταγμένες του σημείου προσγείωσης, ακριβώς κάθετη σε σχέση με το προηγούμενο σημείο στροφής. Οι πιλότοι πρέπει να διασχίσουν αυτήν την γραμμή.

- Ορισμός γραμμής τερματισμού:

Είναι η φυσική απεικόνιση της γραμμής τερματισμού στο έδαφος.

- Διαδικασία τερματισμού:

Όταν ο πιλότος φθάσει στον τερματισμό (goal) ο χρόνος του μετρείται με το GPS την στιγμή που θα διασχίσει τον τομέα τερματισμού. Εάν υπάρχει κριτής προσγείωσης και γραμμή τερματισμού στο έδαφος, ο πιλότος πρέπει να πετάξει πάνω από την γραμμή τερματισμού ή τουλάχιστον να προσγειωθεί επάνω σε αυτήν, για να επικυρώσει τους βαθμούς χρόνου του αλλιώς ο πιλότος θα έχει μόνον βαθμούς απόστασης.

- Χρόνος τερματισμού:

Στα τασκ Race to Goal και όταν υπάρχει γραμμή τερματισμού στο έδαφος και κριτής προσγείωσης παρών, θα καταγράφονται από τον κριτή προσγείωσης οι χρόνοι τερματισμού όλων των πιλότων. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις ( απουσία γραμμής τερματισμού, απουσία κριτή προσγείωσης, τασκ όχι Race to Goal ) οι χρόνοι τερματισμού θα καταγράφονται αποκλειστικά και μόνον με χρήση του GPS.

## **15. ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ ΤΑΣΚ**

### **15.1 Μαρτυρία με GPS**

- Απόδειξη της πτήσης - Προέλευση:

Τα δεδομένα της πτήσης θα συλλέγονται απευθείας από το GPS. Τα δεδομένα ίχνους της πτήσης είναι προσωπικά εκτός εάν ο αθλητής κατά την εγγραφή του αποδεχθεί την δημοσίευση αυτών. Μπορούν όμως να χρησιμοποιούνται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης για την διαφήμιση του αγώνα. Δεν γίνονται αποδεκτά αντίγραφα αρχείων ή αρχεία από άλλη πηγή σαν απόδειξη πραγματοποίησης της πτήσης. Μόνο έγκυρα δεδομένα GPS θα λαμβάνονται υπόψη σαν αυθεντικές αποδείξεις. Δεδομένα μπορούν να συλλέγουν από καταγραφείς πτήσης (dataloggers), αλλά σε κάθε περίπτωση είναι απαιτητό το GPS για να επαληθεύσει την εγκυρότητα των.

- Έγκυρα δεδομένα GPS

Για να ληφθούν ως έγκυρα, τα σημεία ίχνους πτήσης θα πρέπει να ικανοποιούν τα παρακάτω κριτήρια:

- Το ίχνος πτήσης θα πρέπει να δείχνει τουλάχιστον δεδομένα 2 λεπτών (της ώρας) και τουλάχιστον 5 συνεχόμενα σημεία καταγραφής ίχνους (track log) πριν και μετά από τα προηγούμενα σημεία καταγραφής ίχνους που εξετάζονται ή τουλάχιστον 2 σημεία καταγραφής ίχνους που επαληθεύουν το σημείο στροφής.
- Τα σημεία ίχνους πρέπει να περιέχουν έγκυρες και αμετάβλητες αναφορές χρόνου.
- Ένα συνεχόμενο σημείο καταγραφής ίχνους είναι κάθε διαδοχικό σημείο που απέχει 20 δευτερόλεπτα ή λιγότερο από το αμέσως προηγούμενο. Τα δεδομένα του GPS επαληθεύονται με κριτήρια ελέγχου.

- Λογισμικό GPS

Τα δεδομένα GPS ελέγχονται με χρήση λογισμικού που ικανοποιεί τις συστάσεις του κανονισμού Section 7 της FAI/CIVL . Το λογισμικό ελέγχει την θέση του πιλότου σε σχέση με τον χρόνο. Επίσης ελέγχει τουλάχιστον:

- Την ώρα αναχώρησης κατά την διάρκεια της εκκίνησης
- Την διάσχιση των τομέων κατά την εναέρια εκκίνηση και στα σημεία στροφής
- Τα πεδία προσγείωσης
- Την καλύτερη δηλωμένη απόσταση ή την μεγαλύτερη που διήνυσε ο πιλότος στην διάρκεια της πτήσης ( Μπορεί να λαμβάνεται αυτή υπόψη παρά οι συντεταγμένες προσγείωσης)
- Θέση του πιλότου σε προσδιορισμένο χρόνο ( Εάν διακοπεί το τασκ ενώ οι πιλότοι είναι στον αέρα).

### **15.2 Κριτήρια ελέγχου GPS**

Για κάθε τύπο γραμμής εκκίνησης με GPS καθώς και για κάθε σημείο στροφής το οποίο αξιώνεται από τον πιλότο, το ίχνος πτήσης θα πρέπει να αποδεικνύει ένα από τα ακόλουθα:

- Ένα σημείο εντός του τομέα του κυλίνδρου και εντός της ανοχής θέσης
- Ένα ζεύγος σημείων για το οποίο μία ευθεία γραμμή τραβηγμένη από το ένα σημείο προς το επόμενο ή το προηγούμενο συνεχόμενο σημείο περνά διαμέσου περιοχής εντός της ανοχής θέσης του τομέα του κυλίνδρου
- Φανερά κατασκευασμένα σημεία (mark + enter για μοντέλα Garmin για παράδειγμα) δεν θα υπολογίζονται σαν αποδείξεις κατεύθυνσης αλλά μόνον σαν δήλωση επίδοσης. Η ανοχή θέσης είναι 0 μέτρα. Ανοχή χρόνου 5 δευτερολέπτων θα εφαρμόζεται στους χρόνους εκκίνησης τασκ τύπου Race to Goal μόνον.

### **15.3 Καλύτερη θέση πτήσης**

Οι πιλότοι θα βαθμολογούνται για την καλύτερη θέσι πτήσης που επέτυχαν στο τασκ. Μπορεί να είναι το σημείο προσγείωσης των, η καλύτερη θέση που είχαν στον αέρα κατά την διάρκεια του τασκ, το επίσημο πεδίο προσγείωσης ή η καλύτερη θέση στον οέρα εμπρός από το πεδίο προσγείωσης. Εάν κάνουν χρήση Garmin ή MLR GPS, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την λειτουργία mark+enter. Κατά την έγγραφη αναφορά του πιλότου για τον αγώνα (Run Report) το τελευταίο σαφές αποθηκευμένο σημείο στην μνήμη του GPS υπολογίζεται σαν σημείο προσγείωσης του στο τασκ. Εάν ο πιλότος πετάξει μακρύτερα πριν την προσγείωση ίου, η καλύτερη θέση πτήσης του, θα ανιχνευθεί αυτόματα από το ίχνος πτήσης του.

### **15.4 Υποχρεωτικό ίχνος πτήσης**

Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις όταν υπάρχουν απαγορευμένες ή επικίνδυνες περιοχές πτήσης, ο ΔΑ μπορεί να ζητήσει από τους πιλότους να αποδείξουν με το ίχνος πτήσης των, ότι δεν έχουν πετάξει εντός αυτών των περιοχών. Αυτό θα πρέπει να ανακοινωθεί στην ενημέρωση του τασκ. Σε αυτήν την περίπτωση, όλη ή πτήση πρέπει να καταγράφεται με συνεχές ίχνος πτήσης.

### **15.5 Ευθύνες του πιλότου για την διαχείριση του GPS**

- Οι πιλότοι μπορούν να έχουν παραπάνω από ένα GPS και καταγραφείς πτήσεων (data loggers) κατά την πτήση τους
- Είναι ευθύνη τους να τοποθετήσουν τις σωστές παραμέτρους στο GPS και τους καταγραφείς πτήσης για να καταγράψουν την πτήση τους
- Θα πρέπει να διαγράφουν τις προηγούμενες καταχωρήσεις πριν από κάθε νέο τασκ
- Θα πρέπει να ενισχύουν το αθλητικό πνεύμα και την ευγενή άμιλλα μεταξύ των σε κάθε φάση ίου αγώνα
- Κάθε βλάβη του GPS και των καταγραφών πτήσης (λογισμικό ή συσκευή) ανήκει στην αποκλειστική ευθύνη του πιλότου. Κάθε πιλότος πιστοποιεί ότι παραδίδει προς έλεγχο το δικό του καταγραμμένο ίχνος πτήσης. Οι

διοργανωτές έχουν το δικαίωμα να διασταυρώσουν για έλεγχο τα ίχνη πτήσης των πιλότων. Λόγω της ταχύτητας εδάφους και του χρόνου διακοπής αποθήκευσης (time interval) μεταξύ των σημείων καταγραφής ίχνους της πτήσης, οι πιλότοι μπορούν να δηλωθούν εκτός τομέα (σέκτορα) κυλίνδρου ακόμη και αν είναι στα όρια αυτού. Είναι ευθύνη των να αποδείξουν ότι η καταγραφή ίου ίχνους των έχει γίνει εντός της σωστής περιοχής.

Για να αποφευχθεί αυτό το πρόβλημα οι πιλότοι θα πρέπει:

- Να χρησιμοποιούν περισσότερα του ενός GPS αν είναι εφικτό
- Να χρησιμοποιούν μικρότερο χρόνο διακοπής αποθήκευσης (π.χ. 10 δευτερόλεπτα )
- Να χρησιμοποιούν GPS τα οποία αποθηκεύουν τουλάχιστον 2000 σημεία καταγραφής ίχνους.

#### **15.6 GPS κατά την προσγείωση**

Κάθε πιλότος που θα προσγειωθεί εκτός του επίσημου πεδίου προσγείωσης του τασκ χρειάζεται να καταγράψει την θέση προσγείωσης του

- Για τα μοντέλα Garmin and MLR αυτό επιτυγχάνεται με χρήση της λειτουργίας mark+enter (όχι goto+goto).
- Το τελευταίο αποθηκευμένο σημείο δεν πρέπει να μετονομαστεί.
- Το μοντέλο Top Navigator θα πρέπει να τοποθετηθεί στην θέση off
- Οι καταγραφείς πτήσης θα πρέπει να κλείσουν και να τοποθετηθούν επίσης στην θέση off.

Αυτές οι ενέργειες πρέπει να γίνουν αμέσως μετά την προσγείωση και πριν οποιαδήποτε μετακίνηση στο έδαφος.

#### **15.7 Χρήση GPS σε αγώνα απόστασης με βαθμούς GPS**

Σε αυτό το είδος του τασκ η χρήση GPS και τα αποθηκευμένα σε αυτό σημεία προσδιορίζουν την επίδοση του πιλότου.

- Όλα τα μη μετονομαζόμενα προηγούμενα αποθηκευμένα σημεία διαδρομής (way points) θα πρέπει να σβηστούν από την μνήμη του GPS πριν από την έναρξη του επόμενου τασκ.
- Η επίδοση του πιλότου θα υπολογίζεται με την χρήση μη μετονομαζόμενων σημείων διαδρομής (πχ. 001,002,003 κτλ για μοντέλα Garmin, VL001 ,VL002 κτλ για μοντέλα MLR) Όπως σε όλα τα είδη τασκ εάν ο πιλότος δεν τερματίσει, το τελευταίο έγκυρο αποθηκευμένο σημείο θα λαμβάνεται σαν σημείο προσγείωσης.

#### **15.8 Μοντέλα GPS και καταγραφείς πτήσης**

Εξ αιτίας τεχνικών περιορισμών μόνον συγκεκριμένα μοντέλα GPS και εκδόσεις λογισμικού είναι συμβατά με τα προγράμματα επαλήθευσης πτήσεων.

Τα αποδεκτά μοντέλα για το 2005 είναι:

- Τα παρακάτω μοντέλα GARMIN (σειρά 12, 48,90, 90xl, II+, III, III+, III pilot, 76, eTrex Venture Legend Vista, 60)
- Aircotec - Top Navigator (with Year 2000 upgrade), XC Trainer
- MLR SP24xc (free flight edition)
- Brauniger IQ Compeo, Competino
- Flytec 5030

Dataloggers

- Digifly varios με ενσωματωμένους dataloggers (Graviter)
- Renschler varios με ενσωματωμένους dataloggers

Μη αποδεκτά μοντέλα είναι:

- Garmin 38, 40, 45, II, άλλα μοντέλα eTrex και eMap
- Όλοι οι άλλοι κατασκευαστές.

Η ΕΑΠ έχει το δικαίωμα να προσθέτει νέα αποδεκτά μοντέλα σε όλη την διάρκεια της αγωνιστικής περιόδου και να αναγνωρίζει μοντέλα που προβλέπονται και από τους κανονισμούς της FAI .

### **16. ΠΟΙΝΕΣ**

Δίδονται οι παρακάτω ποινές για λανθασμένα στοιχεία GPS και για διάφορες άλλες παραβάσεις.

#### **16.1 Ποινές για εσφαλμένο ίχνος πτήσης με GPS**

Σημείο εκκίνησης εσφαλμένο ή ελλιπές	μηδέν βαθμοί για το τασκ
Ελλιπές ή μη συνεχόμενο ίχνος πτήσης όταν απαιτείται	μηδέν βαθμοί για το τασκ
Εσφαλμένα ή ελλιπή σημεία στροφής	βαθμοί απόστασης μέχρι το τελευταίο τεκμηριωμένο σημείο θα απονέμονται

#### **16.2 Ποινή για πτήση μέσα σε σύννεφα**

Ελάχιστη ποινή για πτήση μέσα στα σύννεφα	Μηδέν βαθμοί για το τασκ
---	--------------------------

#### **16.3 Ποινή για υπέρβαρο έρμα**

Πιλότοι που έχουν έρμα πάνω από 33 κιλά	Αποβολή του πιλότου από τον αγώνα
---	-----------------------------------

#### **16.4 Διάφορες ποινές:**

Μη κατάθεση της αναφοράς ασφαλούς προσγείωσης	μηδέν βαθμοί για το τασκ έως και αποβολή του πιλότου από τον αγώνα
Μη τήρηση της προθεσμίας αναφοράς πτήσης (Run Report)	μηδέν βαθμοί για το τασκ
Μη τήρηση εντολής κριτών κατά την διάρκεια εξέλιξης του αγώνα	μηδέν βαθμοί για το τασκ έως και αποβολή του πιλότου από τον αγώνα

#### **16.5 Βαθμοί Ποινών/ Δώρων**

Όλοι οι βαθμοί ποινών / δώρων θα υπολογίζονται με πρόσθεση / αφαίρεση στους βαθμούς του αγώνα.

### **17. ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Ο αγώνας είναι έγκυρος όταν:

- Το 10% τουλάχιστον των πιλότων από τους εγγεγραμμένους έχουν καλύψει την ελάχιστη απόσταση . Η απόσταση αυτή ανακοινώνεται σε κάθε ενημέρωση τασκ.
- Το παράθυρο είναι ανοικτό για περισσότερα από 2 λεπτά για κάθε εγγεγραμμένο πιλότο και για κάθε ευκαιρία για απογείωση. Εδώ ως εγγεγραμμένοι στον αγώνα θεωρούνται όλοι οι πιλότοι που εγράφησαν αρχικά μείον εκείνους που ακυρώθηκαν ή αποσύρθηκαν επισήμως.

### **18. ΑΚΥΡΩΣΗ Η ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ**

Ο ΔΑ και / ή ο ΤΠ μπορούν να ακυρώσουν ή να διακόψουν ένα τασκ εάν οι καιρικές συνθήκες γίνουν επικίνδυνες ή σε κάθε περίπτωση η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πιλότων. Η ακύρωση ή η άμεση διακοπή του τασκ ανακοινώνεται από την συχνότητα ασφαλείας μέσω ασυρμάτου ή με άλλα μέσα που θα ανακοινώνονται στην διάρκεια της ενημέρωσης του τασκ. Μετά την εκπνοή του χρόνου λήξης των προσγειώσεων, ένα τασκ μπορεί να ακυρωθεί μόνον με απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής του αγώνα. Ο ΔΑ και/ ή ο ΤΠ μπορούν να ζητήσουν την απόφαση της Ελλανοδίκου επιτροπής για την εγκυρότητα του τασκ.

#### **Σε τασκ τύπου Race to Goal**

- Εάν κανείς πιλότος δεν έχει τερματίσει (κατά τον χρόνο λήξης της απόφασης) το τασκ ακυρώνεται
- Εάν τουλάχιστον ένας πιλότος έχει τερματίσει το τασκ διακόπεται και βαθμολογείται.
- **Σε τασκ τύπου Speedrun to Goal**
- Εάν κανείς πιλότος δεν έχει τερματίσει (κατά τον χρόνο λήξης της απόφασης) το τασκ ακυρώνεται
- Εάν τουλάχιστον το 10% των πιλότων έχει τερματίσει το τασκ διακόπεται και βαθμολογείται.

### **19. ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΕ ΠΙΛΟΤΟ ΠΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ**

Όλοι οι πιλότοι πρέπει να μαζέψουν τα αλεξίπτωτα τους αμέσως μετά την προσγείωση. Ένα ανοικτό αλεξίπτωτο στο έδαφος σημαίνει «Βοήθεια». Ο πιλότος που είναι μάρτυρας οποιουδήποτε ατυχήματος πρέπει να προσπαθήσει να ειδοποιήσει τον Διοργανωτή το συντομότερο δυνατόν και επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει την επίσημη συχνότητα ασφαλείας.

Διαδικασία κλήσεως «MAYDAY , MAYDAY, MAYDAY»,

- Δίνουμε λεπτομέρειες της φύσεως και τοποθεσίας του ατυχήματος,
- θέσης του θύματος,
- όνομα του πιλότου που αναφέρει το συμβάν,
- περιγραφή του αλεξιπτώτου που έχει το πρόβλημα.

Ο πιλότος που σώζει ένα τραυματισμένο συναθλητή του μπορεί να πάρει μια αποζημίωση με την διακριτική ευχέρεια του Δ Α αναλόγως με την διάσωση και την εκτιμώμενη απώλεια βαθμών. Ο πιλότος στην συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να αναφέρει, κατά την προσελεύσή του στην γραμματεία, λεπτομερώς τι ενέργειες έκανε για την διάσωση του τραυματισμένου πιλότου. (Βλέπε παράρτημα Δ)

### **20. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΙΛΟΤΩΝ**

Ο Διοργανωτής εκδίδει ένα πίνακα εγγραφής και ένα πίνακα κατάταξης με όλους τους συμμετέχοντες πιλότους. Ο πίνακας κατάταξης πρέπει να αναφέρει:

- Όνομα πιλότου
- Τύπο και όνομα αλεξιπτώτου
- Κατηγορία αγώνα και είδος τασκ
- Διάρκεια πτήσης και απόσταση που έγινε
- Ώρα απογείωσης και προσγείωσης για χρονομετρούμενα τασκ
- Σύνολο βαθμών που κερδίζονται.

### **21. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ**

Ο υπολογισμός της βαθμολογίας γίνεται με πρόγραμμα υπολογισμού βαθμολόγησης της ΕΑΠ (βλέπε παράρτημα Γ). Το πρόγραμμα χειρίζεται ο Γραμματέας-Χειριστής Η/Υ υπό την άμεση εποπτεία του Δ Α . Εάν υπάρχει δυνατότητα το πρόγραμμα μπορεί να περιλαμβάνει επαλήθευση πτήσης μέσω GPS.

### **22. ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ**

Ο επίσημος πίνακας κατάταξης θα εκδίδεται επίσημα στο τέλος κάθε αγώνα. Όσο αφορά τον αγώνα, ένας ανεπίσημος πίνακας μπορεί να ανακοινώνεται μετά από κάθε έγκυρο τασκ.

### **23. ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ Ή ΑΛΛΑ ΒΡΑΒΕΙΑ**

Χρηματικά ή άλλα βραβεία μπορούν να δοθούν σε όλους τους αγώνες του αγωνιστικού προγράμματος, στους νικητές κάθε κατηγορίας. Τα χρηματικά ή άλλα βραβεία θα μοιράζονται αναλογικά και θα εξαρτώνται από τον αριθμό

των συμμετεχόντων σε κάθε κατηγορία. Τα χρηματικά ή άλλα βραβεία θα προσφέρονται από τον Διοργανωτή ή από τους επίσημους χορηγούς του αγώνα και θα ανακοινώνονται πριν από την έναρξη του αγώνα, καθώς επίσης θα περιλαμβάνονται και στην πρόσκληση συμμετοχής του Διοργανωτή, με ταυτόχρονη ανακοίνωση του είδους των στην ΕΛΑΟ. Είναι υποχρεωτικό οι πιλότοι που λαμβάνουν χρηματικά ή άλλα βραβεία να παρίστανται αυτοπροσώπως στην τελετή απονομής αλλιώς χάνουν το δικαίωμα της λήψης των βραβείων.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ**

Για λόγους ασφάλειας των πιλότων ο Διοργανωτής μπορεί να καθορίσει ένα μέγιστο αριθμό συμμετεχόντων στον αγώνα. Εάν ο αριθμός των επιθυμούντων να αγωνισθούν είναι μεγαλύτερος του ορίου των συμμετεχόντων, η επιλογή των πιλότων θα γίνεται σύμφωνα με τα καλύτερα αποτελέσματα τους από προηγούμενους αγώνες. Οι συμμετέχοντες θα επιλεγούν εφόσον ληφθούν υπόψη :

Τα αποτελέσματα τους στο προηγούμενο ΠΠ (ή Κύπελλο μέχρι το έτος 2004) και σε περίπτωση ισοβαθμίας, προτεραιότητα θα δοθεί στους πιλότους με τις λιγότερες συμμετοχές σε ΠΠ ή Κύπελλο καθώς και στους νεώτερους σε ηλικία πιλότους. Επίσης προτεραιότητα θα δοθεί σε νέους πιλότους που δεν έχουν αγωνισθεί στο παρελθόν σε αγώνα ΠΠ (ή Κυπέλλου μέχρι το έτος 2004) και έχουν τα προσόντα να λάβουν μέρος.

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ**

Ο πίνακας του τασκ χωρίζεται σε 4 τμήματα. Πρέπει να είναι φορητός και να τοποθετείται κοντά στο χώρο απογείωσης.

#### **Τμήμα 1. Γενικά**

Ημερομηνία, Όνομα αγώνα, Χώρος διαφημίσεων χορηγών.

#### **Τμήμα 2. Ορισμός του τασκ**

- Τύπος τασκ
- Απόσταση του τασκ
- Ελάχιστη απόσταση εγκυρότητας
- Φωτογραφίες σημείων στροφής με υψόμετρο
- Συντεταγμένες GPS
- Περιγραφή του τέρματος και καθορισμοί της γραμμής τερματισμού
- Ώρα ανοίγματος παραθύρου
- Προθεσμίες παράτασης του ανοίγματος παραθύρου, προσγείωσης, αναφοράς και παράδοσης στοιχείων πτήσης, καθώς και ο πιθανός χρόνος έκδοσης των ανεπισημών αποτελεσμάτων.

#### **Τμήμα 3. Μετεωρολογική Πρόβλεψη**

Ημερήσια πρόβλεψη με υψομετρικά στρώματα ανέμων, χάρτης θερμοκρασιών ανά ύψος. Χάρτης (κλίμακας τουλάχιστον 1/100.000) με σχεδιασμένη την πορεία και τους σέκτορες των σημείων στροφής.

#### **Τμήμα 4. Πληροφορίες Ασφάλειας**

Υποχρεωτική συχνότητα ασφαλείας ασυρμάτου, συχνότητα περισυλλογής αν είναι διαθέσιμη, αριθμός τηλεφώνου περισυλλογής, αριθμοί τηλεφώνων υπηρεσιών διάσωσης.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**

### **1. Μέτρηση αποστάσεων**

Η απόσταση μετριέται από επίσημο υπολογιστικό πρόγραμμα της FAI (πχ Compregs, Checkin κτλ) , χρησιμοποιώντας ένα απλό χάρτη κλίμακας όπου τα 100 μέτρα καλύπτουν 1 mm ή παραπάνω. Όλες οι αποστάσεις μετρούνται μέσω σωστά ελεγμένων σημείων στροφής και εξισώνονται προς τα πάνω στα επόμενα 0,1 km (100 m). Η απόσταση που βαθμολογείται είναι το άθροισμα των ολοκληρωμένων σκελών με την καθορισμένη σειρά. Ένα σκέλος που δεν ολοκληρώθηκε αντιστοιχεί στο μήκος αυτού του σκέλους μείον την απόσταση ανάμεσα στο σημείο προσγείωσης και το επόμενο σημείο στροφής, ή τέρματος με την προϋπόθεση ότι η αφαιρούμενη απόσταση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την απόσταση μέχρι το τελευταίο σωστά περασμένο σημείο στροφής ή την εκκίνηση. Η απόσταση μετράται από την απογείωση μέχρι το σημείο προσγείωσης.

### **2. Μέτρηση Χρόνου**

Ο χρόνος μετράται σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα.

### **3. Εξίσωση Βαθμολογίας**

Από το τρέχον έτος θα χρησιμοποιείται το σύστημα βαθμολόγησης GAP στην πρόσφατη έκδοση του. Πληροφορίες στην ιστοσελίδα [www.fai.org/hang\\_gliding/race/](http://www.fai.org/hang_gliding/race/)

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ**

### **Ο στόχος :**

- Να προτείνουμε σ' όλους τους πιλότους ένα κατάλογο ενεργειών για βοήθεια σε κάποιον πιλότο.
- Να προτείνουμε στους διοργανωτές μια ιδέα για την διαδικασία μίας διάσωσης.
- Να ωθήσουμε τους πιλότους να αναλάβουν τις ευθύνες τους σε περίπτωση ενός ατυχήματος, αποφεύγοντας την πιθανότητα του υπερβάλλοντα ζήλου , στην προσπάθεια αποκτήσεως επιπλέον βαθμών. -/ Αυτός ο κατάλογος μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον Διοργανωτή και ή τους κριτές σε μια προσπάθεια αποζημίωσης χαμένων βαθμών στους πιλότους οι οποίοι παρέχουν βοήθεια.

### **Καθήκοντα Διοργανωτών:**

- Κάλυψη όλης της διαδρομής με ασύρματη επικοινωνία.
- Ξεκάθαρες και ακριβείς αποφάσεις για τον τραυματισμένο πιλότο και ή για τον πιλότο που βοηθά.
- Αν είναι δυνατόν να συνδέσουν το συνεργείο διάσωσης με την περιοχή του ατυχήματος.
- Μετάδοση όλων των πληροφοριών στο συνεργείο διάσωσης (γενική κατάσταση του τραυματία, τοποθεσία κλπ..).
- Ακύρωση της διάσωσης (αν χρειάζεται) αν ζητηθεί από πρόσωπα εκτός αγώνων.

### **Υποχρεώσεις του τραυματία πιλότου:**

Ο πιλότος πρέπει να :

- Έρθει σε επαφή με την διοργάνωση ή με ένα πιλότο που πετά.
- Να πετάξει μια φωτοβολίδα.
- Να δώσει την γεωγραφική του θέση, το υψόμετρο, συντεταγμένες του GPS ,το όνομα του, νούμερο του αγώνα, και την γενική του κατάσταση.
- Να εκτιμήσει την βοήθεια που χρειάζεται (Διάσωση με ελικόπτερο, ή επίγεια).
- Να μείνει σε επαφή με την διοργάνωση και να ακολουθήσει τις οδηγίες.

### **Υποχρεώσεις πιλότων. Προστασία - συναγερμός- διάσωση**

**Πριν την προσγείωση :**

- Σημειώστε χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής για την διευκόλυνση εντοπισμού της θέσεως του ατυχήματος του υψομέτρου του και των συντεταγμένων GPS.
- Επαφή με την διοργάνωση από τον αέρα ή με κινητό τηλέφωνο, (προτιμάται ο ασύρματος).

### **Μήνυμα Συναγερμού**

Το όνομα μου είναι... Ο αριθμός μου είναι... Είδα ένα ατύχημα στο τάδε μέρος...

Ο τραυματίας έχει αλεξίπτωτο μάρκας ..... χρώματος Μπορώ ή δεν μπορώ να προσγειωθώ κοντά του.... Τι πρέπει να κάνω;

### **Αν είναι δυνατόν:**

Το όνομα του είναι... Ο αριθμός του είναι.... Μπορεί να μιλήσει, μπορεί να κινηθεί....

### **Περιμένει για την απόφαση της διοργάνωσης και μετά :**

Προσγειώνεται κοντά, ή παραμένει στον αέρα , κοντά στο χώρο του ατυχήματος για καλλίτερο εντοπισμό, ή συνεχίζει τον αγώνα.

### **Η επαφή μέσω ασυρμάτου με την διοργάνωση είναι αδύνατη:**

- Πέτα μια φωτοβολίδα.
- Αν υπάρχει άλλος πιλότος κοντά ή σε επαφή μαζί σου ζήτα του να επικοινωνήσει με την διοργάνωση, αφού προσγειωθεί κοντά σε τηλέφωνο, μείνε όσο το δυνατόν πιο πολύ σε επαφή με τον πιλότο για να του δώσεις πληροφορίες, σχετικά με την πορεία της διάσωσης.
- Αν είσαι μόνος πρέπει να κρίνεις μόνος αναλόγως με την περιοχή, την σύγκρουση, την υποτιθέμενη κατάσταση του τραυματία, αν πρέπει να προσγειωθείς κοντά του ή κοντά σε ένα τηλέφωνο.

### **Άλλες πληροφορίες ενημέρωσης της διοργάνωσης σχετικά με τον τραυματία μετά την προσγείωση:**

Ευκολία προσέγγισης στον τραυματία, απόσταση του πρώτου δρόμου, δέντρα, κλίση πλαγιάς, βράχοι.... Κατάσταση του τραυματία :

Έχει ή Δεν έχει τις αισθήσεις του, σφυγμός, αναπνοή, κινητικότητα, ανοικτό ή κλειστό κάταγμα, εσωτερική ή εξωτερική αιμορραγία.

### **Προστασία και διάσωση του τραυματία:**

- Απόφυγε τον δικό σου τραυματισμό, προσγειώσου μόνο αν αυτό μπορεί να γίνει με πλήρη ασφάλεια.
- Πλησίασε ήρεμα τον τραυματία.
- Αν είναι δυνατόν πλησίασε από τα πλάγια ή από κάτω για να μην πέσουν πέτρες .
- Ασφάλισε την περιοχή.
- Μόλις σας βρει η ομάδα διάσωσης, ετοίμασε τον χώρο για την άφιξη του ασθενοφόρου (Δίπλωσε τα αλεξίπτωτα).

### **Προστασία τραυματία :**

- Μη τον μετακινείς.
- Σκέπασε τον αν κρυώνει.
- Μίλα του ακόμα και αν είναι αναίσθητος .
- Εξέτασε αν οι βασικές του λειτουργίες (σφυγμός, αναπνοή) είναι ικανοποιητικές και μην επεμβαίνεις αν δεν έχεις γνώσεις.
- Αν δεν έχεις επιλογή, κάνε τεχνητή αναπνοή, στόμα με στόμα και καρδιακές μαλάξεις (ρυθμός 1 αναπνοή για 5 μαλάξεις).

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε. ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ ΣΑΝ ΜΕΣΟΥ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΠΤΗΣΗΣ**

### **Τύποι εκκίνησης με χρήση φωτογραφιών**

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν τέσσερις τύποι εκκίνησης.

#### **-Ατομική εκκίνηση από το έδαφος μετά το άνοιγμα του παραθύρου.**

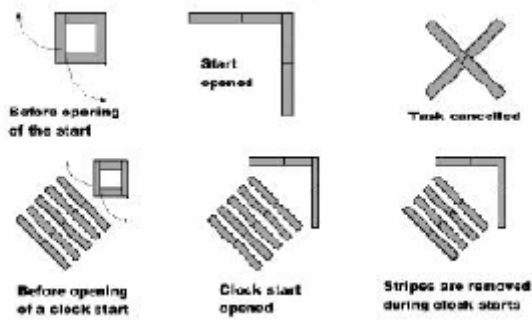
-Ταυτόχρονη εκκίνηση από το έδαφος με χρόνο έναρξης που ανακοινώνεται στην ενημέρωση, και αναρτάται στον πίνακα ανακοινώσεων,

-Ταυτόχρονη εναέρια εκκίνηση με σύνθημα που δίδεται από τον Δ Α. Το σύνθημα πρέπει να συνοδεύεται από ένα σημάδι στο έδαφος το οποίο επαληθεύεται από τον πιλότο. Ο χρόνος αποκαλύψεως του σημαδιού πρέπει να ανακοινωθεί στην ενημέρωση και να αναρτηθεί στον πίνακα ενημέρωσης. Το σημείο εκκίνησης είναι ένα τετράγωνο που αλλάζει σε μία γωνία 90 μοιρών που δείχνει την γενική κατεύθυνση του επόμενου σημείου στροφής .Η λευκή γωνία δεν είναι σημείο στροφής απλώς υποδεικνύει την χρονική στιγμή. Η γωνία / τετράγωνο είναι τοποθετημένη κοντά σε κατάλληλο κάθετο πυλώνα ο οποίος πρέπει να φωτογραφηθεί από την περιοχή των 90 μοιρών που βλέπει ακριβώς προς το πρώτο σημείο στροφής (γωνία FAI). Η λευκή γωνία δείχνει μόνο την γενική κατεύθυνση και πρέπει να συμπεριληφθεί στην φωτογραφία για να δείξει ότι ο αγώνας έχει ξεκινήσει.

-Εναέρια εκκίνηση ωρολογίου: κατά την διάρκεια του ανοικτού παραθύρου ο Δ Α μπορεί να αλλάξει αρκετές φορές

(π.χ. κάθε 15 λεπτά ) τα σημάδια εδάφους (π.χ. σημάδια εδάφους από 4 λωρίδες υφάσματος) και κάθε 15 λεπτά να μετακινεί μία λωρίδα, έτσι ώστε κάθε πιλότος που θέλει να ξεκινήσει τον αγώνα εκείνη την στιγμή να τραβήξει την φωτογραφία με τα σημάδια εδάφους όπως διαμορφώθηκαν.

Σημείωση: ο πιλότος θα πρέπει να συμπληρώσει την ώρα εκκίνησης στο δελτίο πτήσης και αν δεν την θυμάται ο Διοργανωτής θα πρέπει να περιμένει την επεξεργασία του φιλμ. Εάν το τασκ ακυρωθεί η γωνία / τετράγωνο αλλάζει και γίνεται σταυρός.



### Σέκτορας ( FAI Sector)

Ο σέκτορας ορίζεται ως μία σφήνα γωνίας 90 μοιρών, πλευράς 1 χλμ. με κορυφή το σημείο στροφής και τοποθετημένος έναντι της κατεύθυνσης άφιξης στον πυλώνα, η δε διχοτόμος της είναι προέκταση της διχοτόμου της γωνίας που ορίζουν οι πορείες άφιξης και αναχώρησης από το σημείο στροφής.

### Σέκτορας του σημείου εκκίνησης

Η γωνία/ τετράγωνο θα είναι τοποθετημένη κοντά σε κατάλληλο κάθετο πυλώνα ο οποίος πρέπει να φωτογραφηθεί μέσα από την γωνία των 90 μοιρών που θα βλέπει ακριβώς προς το πρώτο σημείο στροφής. Οι λωρίδες υφάσματος θα δηλώνουν μόνον τον χρόνο εκκίνησης.

### Ερμηνεία του φωτογραφικού φιλμ

Το φιλμ πρέπει να αποδεικνύει χωρίς αμφιβολία ότι έχουν φωτογραφηθεί τα καθορισμένα ή δηλωμένα σημεία στροφής ή ελέγχου μέσα από τους σωστούς σέκτορες . Τα χαρακτηριστικά του σημείου στροφής πρέπει να είναι ορατά χωρίς καμία ένδειξη ότι ο πιλότος δεν ήταν εντός του σέκτορα.

### Φωτογραφική Μαρτυρία

Ο φακός της κάμερας πρέπει να είναι σταθερής εστιακής απόστασης ανάμεσα στα 35 mm και 55 mm και να παίρνει φιλμ 35 mm .Το φιλμ πρέπει να είναι άκοπο. Κάθε φιλμ πρέπει να δείχνει τουλάχιστον :

- Μια φωτογραφία του πίνακα του τασκ πριν από την απογείωση.
  - Τον αριθμό του αθλητή πριν την τελευταία αεροφωτογραφία (τον αριθμό πάνω στο αλεξίπτωτο).
  - Το σημείο εκκίνησης/ υπολογισμού χρόνου και τα σημεία στροφής.
  - Φωτογραφίες προσγείωσης (σε μία τουλάχιστον να αναγνωρίζεται το αλεξίπτωτο).
  - Χαρακτηριστικά σημεία της προσγείωσης που να καθορίζουν την θέση της χωρίς αμφιβολίες.
- Ο έλεγχος των φιλμ γίνεται από τον Ελεγκτή - Βαθμολογητή υπό την άμεση εποπτεία του Δ Α.

### Ποινές με χρήση φιλμ

Δίδονται οι παρακάτω ποινές για λάθος σειρά φωτογραφιών, για μη υπογραφή στην λίστα πιλότων στην απογείωση και για διάφορες άλλες παραβάσεις:

Απουσιάζει η φωτογραφία του πίνακα του τασκ	-μηδέν βαθμοί για το τασκ
Απουσιάζει ο αριθμός του αθλητή	-μηδέν βαθμοί για το τασκ
Απουσιάζει ή είναι λάθος η φωτογραφία του σημείου εκκίνησης	-μηδέν βαθμοί για το τασκ
Απουσιάζει ή είναι λάθος οι φωτογραφίες των σημείων στροφής	-βαθμοί απόστασης μόνο μέχρι το τελευταίο σωστά φωτογραφημένο σημείο στροφής.
Μη υπογραφή στην λίστα απογείωσης των πιλότων	-10% της συνολικής βαθμολογίας της ημέρας
Σημείο προσγείωσης αδιευκρίνιστο ή το αλεξίπτωτο μέσα σε αυτό λείπει	- Οι βαθμοί απόστασης θα υπολογίζονται μέχρι το τελευταίο πιστοποιημένο σημείο.
Απουσία καρφίτσας προσγείωσης στον χάρτη	-10% της συνολικής βαθμολογίας της ημέρας
Εναέρια φωτογραφία της πτέρυγας με λάθος ή χωρίς αριθμό αθλητή	- μηδέν βαθμοί για το τασκ

### Ψευδείς Δηλώσεις

Σε περίπτωση που δηλωθεί ψευδής θέση προσγείωσης, η ποινή θα είναι η αφαίρεση δεκαπλάσιας απόστασης από αυτή που δηλώθηκε επιπλέον. Αν το λάθος αποδειχθεί ότι οφείλεται σε « κλέψιμο» ο Δ Α έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τον πιλότο.

### GPS και φιλμ:

Εξακολουθούν να υπάρχουν μερικοί περιορισμοί για το σύστημα επαλήθευσης πτήσης με GPS:

- Μερικές περιοχές δεν καλύπτονται τόσο καλά (ή υπάρχουν παράσιτα) και μπορεί να συμβεί το GPS να μη μπορεί να καθορίσει την θέση.
- Μπορεί οι Διοργανωτές να μη μπορούν να δώσουν ακριβείς συντεταγμένες για τα επίσημα σημεία στροφής.

Για τις παραπάνω αιτίες, τα φιλμ μπορεί να εξακολουθούν να χρειάζονται ως εγγύηση καλών αποδείξεων. Η ΕΑΠ διατηρεί το δικαίωμα να χρησιμοποιεί μόνον αποδείξεις από φιλμ (όπως στους κανονισμούς του 2000 - 2001) σε συγκεκριμένους αγώνες ή σε απλές διαδρομές. Κατά την διάρκεια κάθε αγώνα θα εξετάζονται 5 μέχρι 10 φιλμ για αποφυγή εξαπάτησης. Αυτά τα φιλμ θα λαμβάνονται τυχαία. Αυτοί οι τυχαίοι έλεγχοι θα πραγματοποιούνται με έξοδα του Διοργανωτή. Σε περίπτωση παραπόνων, διαμαρτυριών, αμφιβολιών σχετικά με την πτήση πιλότου, θα ελέγχεται και το φιλμ. Αν

ελέγχεται φιλμ εξαιτίας διαμαρτυριών, ο διαμαρτυρούμενος θα πληρώνει τυχόν έξοδα εμφάνισης του φιλμ. Αν η διαμαρτυρία απορριφθεί, ο διαμαρτυρούμενος θα πληρώνει τα έξοδα εμφάνισης ακόμη και αν η διαμαρτυρία αναρριφθεί.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ (ΕΟ)

Για να συμμετέχει κάποιος πιλότος στην Εθνική Ομάδα θα πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις που ο διοργανωτής ορίζει σύμφωνα με το επίσημο πρόγραμμα αγώνα που καταθέτει στην FAI.

Η επιλογή της εθνικής ομάδας θα γίνεται σύμφωνα με την ατομική του βαθμολογία στα πέντε καλύτερα τασκ που ο αθλητής θα παρουσιάσει προς αξιολόγησή του στην ΕΑΠ από Παννελλήνιους, διεπειρωτικούς και διεθνείς αγώνες.



Συγκεκριμένα το χρονικό διάστημα, που ο αθλητής θα έχει πραγματοποιήσει τα τασκ τα οποία θα κατατεθεί προς αξιολόγηση, ορίζεται από 31/12 του τελευταίου έτους, πριν το ημερολογιακό έτος του Πανευρωπαϊκού ή του Παγκόσμιου πρωταθλήματος και μέχρι 18 μήνες πίσω δηλ μέχρι και την 01/07 του προηγούμενου έτους. Δηλαδή για την συμμετοχή του αθλητή στην εθνική ομάδα του ημερολογιακού έτους 2006 το χρονικό διάστημα που θα έχει πραγματοποιήσει τα τασκ προς αξιολόγηση είναι από 31/12/2005 μέχρι 18 μήνες πίσω δηλ μέχρι και 01/07/2004. Σε περίπτωση ισοψηφίας προτεραιότητα θα έχει ο αθλητής με τις λιγότερες συμμετοχές σε εθνική ομάδα.

Η βαρύτητα του κάθε τασκ θα εκτιμάται σύμφωνα με τα παρακάτω.

1. Διασυλλογικοί αγώνες αποστάσεων εντός Ελλάδος: ατομική βαθμολογία τασκ \* συντελεστή 0.4
2. Πρωταθλήματα αποστάσεων και αγώνες κυπέλλου αποστάσεων εντός και εκτός Ελλάδος μη δηλωμένοι στην FAI: ατομική βαθμολογία τασκ \* συντελεστή 0.8
3. Πρωταθλήματα αποστάσεων και αγώνες κυπέλλου αποστάσεων εντός και εκτός Ελλάδος δηλωμένοι στην FAI ως Category 2: ατομική βαθμολογία τασκ \* συντελεστή 1
4. Πρωταθλήματα αποστάσεων και αγώνες κυπέλλου αποστάσεων εντός και εκτός Ελλάδος δηλωμένοι στην FAI ως Category 1: ατομική βαθμολογία τασκ \* συντελεστή 1.2

Οι αγώνες pre-PWC εντάσσονται στην κατηγορία 3.

Οι αγώνες PWC , παγκόσμιο Πρωτάθλημα αποστάσεων και Πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα αποστάσεων εντάσσονται στην κατηγορία 4

-Αριθμός πιλότων.

Ο μεγαλύτερος αριθμός πιλότων που αποτελούν την Εθνική Ομάδα είναι ο διπλάσιος αριθμός των πιλότων που με αυτούς έχει η χώρα μας δικαίωμα να συμμετέχει σε αγώνες FAI /CIVL Category 1 σύμφωνα με την κατάταξη της στο Διεθνές σύστημα κατάταξης χωρών- μελών της FAI/CIVL συν τον Αρχηγό της ο οποίος ορίζεται από την ΕΑΠ.

#### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ. ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ**

FAI / CIVL: FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE. Διεθνής Αεροναυτική Ομοσπονδία / Επιτροπή Αιωροπτερισμού.

WPRS (World Paragliding Ranking Scheme): Παγκόσμιο Σύστημα κατάταξης των πιλότων Αλεξίπτωτου Πλαγιάς

ΕΛΑΟ: Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία

ΕΑΠ: Επιτροπή Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς της ΕΛΑΟ

ΕΟ: Εθνική Ομάδα

ΠΠ: Πανελλήνιο Πρωτάθλημα

GPS: Global Positioning by Satellite

ΔΑ: Διευθυντής Αγώνα

ΤΠ: Τεχνικός Παρατηρητής

AFNOR, DHV, SHV, GEN: Οργανισμοί Πιστοποίησης αλεξιπτώτων πλαγιάς

Α/Π: Αλεξίπτωτο Πλαγιάς

Διοργανωτής: Σωματείο ή φυσικό πρόσωπο που έχει αναλάβει εντολή από την ΕΛΑΟ να διοργανώσει επίσημο αγώνα.

---

## **ΤΜΗΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟ**

### **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ**

Ο Κανονισμός Αγώνων Ακριβείας Προσγείωσης Αλεξιπτώτου Πλαγιάς λειτουργεί βάσει του Κεφαλαίου 24 του Section 7, που επισυνάπτεται, σε συνεργασία με τον Κανονισμό Αγώνων Αποστάσεων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς λογικά αναπροσαρμοσμένο, με το General Section και το Section 7 του Αγωνιστικού Κώδικα της FAI/CIVL.

Οι λογικά αναπροσαρμοσμένες μετατροπές που σημειώνονται στον Κανονισμό Αγώνων Αποστάσεων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς είναι οι κάτωθι:

#### **1. ΓΕΝΙΚΑ**

**1.1** Διάρκεια και αριθμός έγκυρων γύρων κάθε Αγωνιστικής Συνάντησης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος ή αγώνος χαρακτηρισμένο OPEN ή ως FAI / CIVL Category 2, καθορίζεται από το Section 7 Κεφάλαιο 24. Η Αγωνιστική Συνάντηση θα διαρκέσει τρεις ημέρες όπου Παρασκευή θα είναι επίσημη ημέρα προπόνησης και εγγραφής, με Σάββατο και Κυριακή επίσημες αγωνιστικές. Τελετή απονομής θα γίνει την Κυριακή το απόγευμα.

#### **1.2** Συμμετέχοντες

Για να συμμετέχει σε Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ακριβείας ο αγωνιζόμενος πιλότος πρέπει να έχει τα προσόντα να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις ενός αγώνα Ακριβείας Αλεξιπτώτου Πλαγιάς και να κατέχει το ελάχιστο άδεια Πιλότου (Π). Σε περίπτωση που οι Πανελλήνιοι αγώνες χαρακτηρίζονται OPEN ή αγώνες FAI / CIVL Category 2, και συμμετέχουν σε αυτό πιλότοι ξένης χώρας πρέπει να κατέχουν κατάλληλη αγωνιστική άδεια που έχει εκδοθεί από την Ομοσπονδία της χώρας τούς ή άδεια ιης κατηγορίας Parapero Στάδιο 4, International Pilot Proficiency Identification (IPPI ) ιης FAI / CIVL. Κάθε πιλότος πρέπει να έχει έγγραφη άδεια συμμετοχής σε αγώνες από το Σωματείο στο οποίο ανήκει, το δε Σωματείο του πρέπει να είναι μέλος της ΕΛΑΟ, και να έχει δηλωθεί από αυτό στην ΕΛΑΟ σαν αεραθλήτης.

#### **2. ΕΙΔΟΣ ΑΓΩΝΑ**

Το είδος του αγώνα είναι Αγώνας Ακριβείας Αλεξιπτώτου Πλαγιάς όπως προσδιορίζεται από το Section 7.

#### **3. ΝΙΚΗΤΕΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ**

##### **3.1** Πρωταθλητής Νικητής και Νικήτρια Ομάδα

Ο Νικητής και η Νικήτρια Ομάδα της Αγωνιστικής Συνάντησης του Πρωταθλήματος καθορίζονται σύμφωνα με το Section 7 Κεφάλαιο 24. Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα θα διεξαχθεί σε μία (1) Αγωνιστικές Συναντήσεις. Ο Πανελλήνιος Πρωταθλητής για το τρέχον έτος κηρύσσεται ο πιλότος με τους λιγότερους βαθμούς ποινής στον τελικό πίνακα κατάταξης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί το ελάχιστο 3 έγκυροι αγωνιστικοί γύροι που πιστοποιούν την εγκυρότητα του Πρωταθλήματος.

Σε περίπτωση που λόγω κακών καιρικών συνθηκών δεν πραγματοποιηθεί κανένας αγωνιστικός γύρος ή δεν πραγματοποιηθούν οι 3 κατ ελάχιστο αγωνιστικοί γυροι, τότε είναι στην διακριτική ευχέρεια της ΕΑΠ να διοργανώσει εκ νέου αγωνιστική συνάντηση αλλά όχι νωρίτερα του ενός μηνός από την προηγούμενη ημερομηνία διαξαγωγής του ίδιου αγώνα. Η βαθμολογία των αθλητών από τυχών προηγούμενους αγωνιστικούς γύρους θα προσμετράται στην νέα αγωνιστική συνάντηση.

##### **3.2** Βραβεία- Κύπελλα

Σε Πανελλήνιο Πρωτάθλημα - βραβεία ή κύπελλα δίνονται στους 3 πρώτους Έλληνες νικητές του Πανελληνίου Πρωταθλήματος. Εάν χαρακτηριστεί το Πρωτάθλημα ως OPEN ή αγώνας FAI / CIVL Category 2, βραβεία ή κύπελλα δίνονται και στους 3 πρώτους νικητές και στις 3 πρώτες νικήτριες χώρες. Τα βραβεία ή κύπελλα των νικητών παρέχονται από τον Διοργανωτή του αγώνα

#### **4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ**

Προστίθεται:

Το ποσό συμμετοχής ορίζεται από τον Διοργανωτή και καλύπτει, αλλά δεν περιορίζεται, στα κάτωθι:

- Μεταφορά από/πρός απογείωση/προσγείωση
- Πρόχειρο γεύμα/αναψυκτικών

#### **6. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ**

Αντικαθιστάται ο τίτλος, διαγράφεται η Τεχνική Επιτροπή Αγώνων και προστίθενται τα κάτωθι:

##### **6.1. Προσωπικό Αγώνος**

Το Προσωπικό Αγώνος αποτελείται από τους κάτωθι:

- Τεχνικός Παρατηρητής της ΕΑΠ
- Διευθυντής Αγώνων
- Κριτής Απογείωσης
- Ομάδα Κριτών

Καθήκοντα τους ορίζονται ως εξής

- Τεχνικός Παρατηρητής της ΕΑΠ - καθορίζεται από τον Κανονισμό Αγώνων Αποστάσεων της ΕΑΠ
- Διευθυντής Αγώνος - καθορίζονται από τον Κανονισμό Αγώνων Αποστάσεων της ΕΑΠ
- Κριτής Απογείωσης- καθορίζονται στο Section 7 Κεφάλαιο 24
- Ομάδα Κριτών- καθορίζονται στο Section 7 Κεφάλαιο 24

Προς διευκόλυνση των διοργανωτών επιτρέπεται, όπου λογικά είναι εφικτό, ένα άτομο να αναλαμβάνει περισσότερο από ένα καθήκοντα.

Διευκρινίζεται ότι για το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα ή για OPEN ή Κατηγορία 2 αγώνα δεν είναι απαραίτητο ο ΑρχιΚριτής να είναι εν ενεργεία πιλότος Αλεξιπτώτου Πλαγιάς σε Αγώνες Ακρίβειας.

#### **7. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Καθορίζεται στο Section 7 Κεφάλαιο 24

#### **10 Προστατευτικός εξοπλισμός.**

Κάθε αγωνιζόμενος οφείλει να φορά προστατευτικό κράνος και να έχει εφεδρικό αλεξίπτωτο σε όλες τις πτήσεις.

#### **11. ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ**

Καθορίζεται από το Section 7 Κεφάλαιο 24. Ο Κριτής Απογείωσης θα καθορίζει τους χρόνους απογείωσης και τον επιτρεπτό χρόνο απογείωσης για κάθε διαγωνιζόμενο.

#### **12. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ**

Καθορίζεται από το Section 7 Κεφάλαιο 24.

#### **13. ΑΓΩΝΕΣ**

Ο παρών αγώνας είναι Αγώνας Ακριβείας Αλεξιπτώτου Πλαγιάς όπως καθορίζεται στο Section 7 Κεφάλαιο 24.

#### **17.ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Καθορίζεται από το Section 7 Κεφάλαιο 24

#### **21. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ**

Καθορίζεται από το Section 7 Κεφάλαιο 24

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η. SECTION 7 ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

#### **24 ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ**

##### **24.1 Σκοπός**

Ο πρώτος σκοπός του αγώνα, είναι ο καθορισμός του Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού (Πανευρωπαϊκού) Ατομικού Πρωταθλητού και της Πρωταθλήτριας Ομάδος σε Ακρίβεια Προσγείωσης Αλεξιπτώτου Πλαγιάς.

##### **24.1.1 Ο Νικητής**

Ο Νικητής κάθε κατηγορίας θα είναι το άτομο ή η ομάδα, αντίστοιχα, με την χαμηλότερη συνολική βαθμολογία.

##### **24.2 Δικαίωμα Συμμετοχής**

###### **24.2.1 Πιλότος**

Δικαίωμα συμμετοχής έχουν όλα τα μέλη των αντιστοίχων NAC που κατέχουν:

- Sporting License της FAI που καλύπτει το Αλεξίπτωτο Πλαγιάς
- IPPI Κάρτα, τουλάχιστον επιπέδου Para Pro Στάδιο 4
- Εθνική άδεια πιλότου αλεξιπτώτου πλαγιάς

Οι πιλότοι πρέπει να μπορούν να επιδείξουν την ικανότητα τους να απογειώνονται σε όλες τις συνθήκες ανέμου και καιρού που εμπίπτουν εντός των ορίων λειτουργίας (όσον αφορά την μέθοδο απογείωσης όπως προσδιορίζεται στους Τοπικούς Κανονισμούς).

###### **24.2.2 Εθνική Ομάδα**

Ο ελάχιστος αριθμός των μελών από την οποία μπορεί να απαρτίζεται κάθε Ομάδα σε Αγώνα Ακριβείας Αλεξιπτώτου Πλαγιάς θα είναι 5 πιλότοι. Το μέγεθος της Ομάδος θα προσδιορίζεται στους Τοπικούς Κανονισμούς.

###### **24.2.3 Αλεξίπτωτο Πλαγιάς**

Ο αγώνας είναι ανοιχτός για κάθε Αιωρόπτερο Κλάσης 3.

###### **24.2.4 Εφοδιασμός Προσωπικού Υλικού**

Οι Τοπικοί Κανονισμοί προσδιορίζουν εάν ο πιλότος είναι υποχρεωμένος να φέρει εφεδρικό αλεξίπτωτο. Το τακούνι και η μπροστινή άκρη των παπουτσιών ενός διαγωνιζόμενου πιλότου πρέπει να είναι φτιαγμένο από τέτοιο υλικό και να έχει τέτοιο σχήμα ώστε να μην προξενήσει ζημιά σε μηχανισμό αυτόματης καταμέτρησης.

##### **24.3 Περιοχή αγώνος και Υλικά**

###### **24.3.1 Στόχος**

Η θέση του στόχου πρέπει να επιτρέπει την προσγείωση από οποιαδήποτε κατεύθυνση. Η θέση του στόχου προσδιορίζεται από τον Διευθυντή Αγώνων (ο οποίος μπορεί να συμβουλευτεί και τον CIVL Steward). Ο στόχος μπορεί να μεταφερθεί κατά την διάρκεια του αγώνα, όχι κατά την διάρκεια του ίδιου γύρου.

Το κέντρο του στόχου πρέπει να αποτελείται από ένα Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης που να έχει ένα δισκίο «απολύτου κέντρου», διαμέτρου 3 εκατοστών, σε χρώμα που να κάνει αντίθεση, προτιμότερο κίτρινο σε μαύρο φόντο. Ο μηχανισμός Αυτόματης Καταμέτρησης πρέπει να έχει την δυνατότητα καταμέτρησης έως μία ελάχιστη απόσταση 15 εκατοστών, με προσαυξήσεις όχι πάνω του ενός εκατοστού.

Ο Μηχανισμός πρέπει να είναι τοποθετημένος σε μία σταθερή βάση, πρέπει να είναι στερεωμένο έτσι ώστε να παραμένει ακίνητο και να κρατείτε όσο το δυνατόν πιο επίπεδο και να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το Πεδίο Μέτρησης. Πρέπει να τοποθετηθούν ευκρινείς κύκλοι ακτίνας 0.5μ, 2.5μ, 5μ και 10μ, κεντραρισμένα γύρω από το «απόλυτο κέντρο».

(Οδηγίες για την τοποθέτηση του στόχου: απογείωση από Λόφο: ο λόγος μεταξύ προβαλλόμενης απόστασης και υψομετρικής διαφοράς (χώρος απογείωσης -στόχος) θα είναι έως μέγιστο 5:1, η ελάχιστη υψομετρική διαφορά είναι 200μ).

###### **24.3.2 Πεδίο Μέτρησης**

Το Πεδίο Μέτρησης είναι ένας επίπεδος χώρος όπου γίνεται καταμέτρηση των βαθμολογιών των διαγωνιζομένων. Οριοθετείται από έναν ευκρινώς τοποθετημένο κύκλο με τον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης στο κέντρο. Η ακτίνα του Πεδίου Μέτρησης είναι 5 μέτρα.

Το Πεδίο Μέτρησης πρέπει να είναι από τέτοιο υλικό (γρasiδι, άμμο, χαλί...) όπου οι Κριτές εύκολα μπορούν να προσδιορίσουν την πρώτη επαφή του πιλότου με το έδαφος. Το Πεδίο Μέτρησης πρέπει να είναι στο ίδιο επίπεδο με το χωράφι όπου είναι τοποθετημένο.

Ο Αρχικριτής ή ο Κριτής Αγώνος θα προσδιορίσει την περιοχή γύρω από το Πεδίο Μέτρησης όπου θα επιτρέπεται να κινείται μόνο το Προσωπικό Αγώνος. Αυτή η περιοχή πρέπει να έχει κατ'ελάχιστη ακτίνα, γύρω από τον στόχο, 10 μέτρα. Τα όρια της περιοχής θα μαρκάρονται στο έδαφος.

#### **24.3.3 Προσδιορισμός της Κατεύθυνσης του Ανέμου**

Ένα ευκρινές Ανεμούριο και ένας Δείκτης Κατεύθυνσης Ανέμου θα τοποθετηθούν στην περιοχή πλησίον του στόχου και θα βρίσκονται, κατ'ελάχιστο, 5μ πάνω από την επιφάνεια του εδάφους.

#### **24.3.4 Καταγραφέας της Ταχύτητας του Ανέμου**

Εντός περιοχής 50μ από τον στόχο θα καταγράφεται η ταχύτητα του ανέμου και ο αισθητήρας μετρήσεως θα τοποθετείται 5 και 7 μέτρα πάνω από την επιφάνεια του εδάφους.

Σε περίπτωση δυσλειτουργίας του αυτόματου Καταγραφέα Ταχύτητας Ανέμου, οι Κριτές μπορούν να επανέλθουν στην χρήση Μηχανικού Οργάνου, που θα τοποθετείται σε ελάχιστο ύψος 2μέτρα πάνω από την επιφάνεια του εδάφους, για την ολοκλήρωση του αγώνος.

### **24.4 Αγώνας**

#### **24.4.1 Αριθμός Γύρων**

Εντός του διαθέσιμου χρόνου θα διεξαχθούν, κατά ανώτατο όριο, δώδεκα (12) ολοκληρωμένοι γύροι. Το ελάχιστο τρεις (3) έγκυροι γύροι πρέπει να πραγματοποιηθούν για να καταστεί έγκυρος ο αγώνας.

Τα αποτελέσματα που θα αποκομισθούν από οποιοδήποτε γύρο θα προσμετρήσουν στην ατομική και ομαδική βαθμολογία, μόνο όταν ο γύρος θα έχει ολοκληρωθεί (π.χ. όταν όλοι οι διαγωνιζόμενοι έχουν λάβει βαθμολογία ή ποινή). Στην περίπτωση που υπάρξει διακοπή στον αγώνα στην μέση ενός γύρου, ο αγώνας θα συνεχίσει από το σημείο που διεκόπη.

Καιρού επιτρέποντος, θα πραγματοποιηθεί τουλάχιστον ένας γύρος προπόνησης πριν ξεκινήσει ο αγώνας.

#### **24.4.2 Αγωνιστικοί Αριθμοί**

θα γίνει κλήρωση των ομάδων ώστε να καθορισθεί η σειρά απογείωσης. Στα μέλη κάθε Εθνικής Ομάδος ανατίθεται ένας αριθμός 1, 2, 3, 4, 5,... σύμφωνα με τις πληροφορίες που δηλώθηκαν στις αιτήσεις εγγραφής.

Σύμφωνα με την σειρά απογείωσης της ομάδος και σύμφωνα με τους αριθμούς που έχουν ανατεθεί εντός της ομάδος, οι πιλότοι θα λάβουν τους αγωνιστικούς τους αριθμούς ως εξής: όλοι οι αριθμοί 1, μετά ακολουθούν όλοι οι αριθμοί 2, 3, κλπ.

Κάθε πιλότος είναι υποχρεωμένος να φέρει σε εμφανές σημείο στο κράνος του τον αγωνιστικό του αριθμό.

#### **24.4.3 Απογείωση**

- Οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να απογειώνονται με την σειρά απογείωσης που έχει ανακοινωθεί ανάλογα με τους Αγωνιστικούς τους Αριθμούς, εκτός εάν, προηγουμένως, έχουν λάβει άδεια από τον Κριτή Απογείωσης
- Οι διαγωνιζόμενοι που δεν είναι έτοιμοι να απογειωθούν, όταν τους καλέσει ο Κριτής Απογείωσης με την σειρά απογείωσης που έχει προσδιορισθεί, θα υπόκεινται στην μέγιστη ποινή βαθμολογίας ως βαθμολογία για τον συγκεκριμένο γύρο.
- Η χρονική σειρά απογείωσης/εκκίνησης εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες και το επίπεδο επιδόσεων της πτέρυγας.

#### **24.4.4 Απομάκρυνση Πιλότων**

Οι πιλότοι που βρίσκονται στον αέρα πρέπει να απομακρυνθούν καθ'ύψος από τους άλλους διαγωνιζόμενους για να εξασφαλίσουν ασφαλή προσγείωση στον στόχο, άνευ εμποδίων. Το προσπέρασμα τα τελευταία 200μ πάνω από τον στόχο (AGL - πάνω από την επιφάνεια του εδάφους) δεν επιτρέπεται και μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την μέγιστη ποινή βαθμολογίας.

#### **24.4.5 Σήματα**

Η επίσημη μέθοδος σήμανσης για πιλότους, που βρίσκονται στον αέρα, ώστε να απομακρυνθούν από τον στόχο, για λόγους ασφαλείας, είναι: άτομο ή άτομα στο Πεδίο Μέτρησης εμφανώς να κινούν μία κόκκινη σημαία.

#### **24.4.6 Ορισμός της Τελικής Προσέγγισης**

Ο διαγωνιζόμενος θεωρείται ότι έχει ξεκινήσει την Τελική του Προσέγγιση όταν, έχοντας στρίψει ώστε να βρίσκεται απέναντι πλέον του στόχου, ο Κριτής Αγώνος θεωρήσει ότι ο διαγωνιζόμενος έχει δεσμευθεί στην τελική ευθεία της προσέγγισης του στον στόχο και δεν πρόκειται να κάνει πλέον σημαντικές αλλαγές στην κατεύθυνση. Όποιους άλλους ελιγμούς και να πραγματοποιήσει ο διαγωνιζόμενος από αυτή την θέση δεν θα επηρεάσουν τον ανωτέρω ορισμό.

#### **24.4.7 Δικαίωμα επαναπογείωσης**

Ο διαγωνιζόμενος μπορεί να επαναπογειωθεί, μετά την αμφισβητούμενη πτήση, μόνο θέτοντας το αίτημα του στον Κριτή Αγώνος όταν βρίσκεται στον στόχο πριν βάλει υπογραφή για την βαθμολογία του. Ο διαγωνιζόμενος πρέπει να δηλώσει το αίτημα του για επαναπογείωση στον Κριτή Βαθμολόγησης πριν επικοινωνήσει με οποιοδήποτε άλλο άτομο (εκτός του Αρχικριτή και του Κριτή Αγώνος).

Όταν δοθεί έγκριση στον διαγωνιζόμενο να επαναπογειωθεί, τότε η βαθμολογία του για την αμφισβητούμενη πτήση θα ακυρωθεί. Οι επαναπογειώσεις θα πραγματοποιηθούν στο τέλος του γύρου για το οποίο εγκρίθηκαν.

Εάν δεν δοθεί έγκριση στον διαγωνιζόμενο για επαναπογείωση και αρνείται να υπογράψει την βαθμολογία του, τότε η άρνηση θα εκληφθεί ως διαμαρτυρία και η ώρα κατά την οποία επισήλθε η διαμαρτυρία θα καταγραφεί και θα ανακοινωθεί στον πιλότο.

Η έγκριση στον διαγωνιζόμενο για επαναπογείωση μπορεί να δοθεί μόνο για τους κάτωθι λόγους:

- η ταχύτητα ανέμου έχει υπερβεί το οριζόμενο όριο κατά το χρονικό διάστημα των 30 δευτερολέπτων πριν ο διαγωνιζόμενος ακουμπήσει το σημείο προσγείωσης. Αυτόματα τότε θα προσφερθεί στον διαγωνιζόμενο το δικαίωμα για επαναπογείωση. Ο διαγωνιζόμενος μπορεί να επιλέξει την βαθμολογία που επετεύχθη ή να αποδεχθεί την επαναπογείωση. Ο διαγωνιζόμενος πρέπει να αποφασίσει αμέσως.
- εάν ο στόχος εμποδίζεται κατά την διάρκεια της Τελικής Προσέγγισης του πιλότου
- εάν οι κριτές δεν μηδενίσουν (RESET) τον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης
- εάν ο διαγωνιζόμενος αλλάξει την πορεία της πτήσης του για λόγους ασφαλείας ώστε να αποφύγει άλλον διαγωνιζόμενο που βρίσκεται στον αέρα, και στην συνέχεια δεν προσπαθήσει να προσγειωθεί στον στόχο.
- εάν υπάρξει σημαντικός εξωτερικός περιστασμός που εμφανώς επηρέασε την Τελική Προσέγγιση του διαγωνιζόμενου στον στόχο.

## **24.5 Περιορισμούς**

### **24.5.1 Ταχύτητα Ανέμου**

Η μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα ανέμου, για τον σκοπό της αγωνιστικής βαθμολογίας, είναι 7.0 μέτρα το δευτερόλεπτο. Εάν θεωρηθεί πιθανό ότι η Ταχύτητα Ανέμου θα υπερβεί τα 7.0 μέτρα το δευτερόλεπτο κατά την διάρκεια μίας αγωνιστικής πτήσης, τότε ο αγώνας θα διακοπεί ώσπου να έχει μειωθεί αρκετά ο άνεμος. Οι άνεμοι που πνέουν σε μεγαλύτερο ύψος, και που δεν μπορούν να μετρηθούν, δεν λαμβάνονται υπόψη.

### **24.5.2 Παρεμπόδιση στόχου**

Ο διαγωνιζόμενος δικαιούται πλήρη ορατότητα του στόχου καθ'όλη την διάρκεια της Τελικής Προσέγγισης του.

## **24.6 Βαθμολόγηση**

### **24.6.1 Μέθοδος**

Οι διαγωνιζόμενοι θα βαθμολογούνται επί της απόστασης, σε μέτρα και εκατοστά, μεταξύ του σημείου προσγείωσης - πρώτο σημείο επαφής - και την άκρη του δισκίου «Απολύτου Κέντρου». Η βαθμολογία θα είναι Ο.Ο.Ομ, εάν το σημείο προσγείωσης είναι στο δισκίο «Απολύτου Κέντρου».

- Εάν ο διαγωνιζόμενος προσγειωθεί έξω από το Πεδίο Μέτρησης βαθμολογείται με την μέγιστη βαθμολογία, η οποία είναι η ακτίνα του Πεδίου Μέτρησης.
- Ο διαγωνιζόμενος πρέπει να προσγειωθεί όρθιος. Δεν επιτρέπεται η πτώση. Εάν ο διαγωνιζόμενος πέσει στην προσγείωση, βαθμολογείται με την μέγιστη βαθμολογία.
- Η πτώση ορίζεται ως εξής: εάν οποιοδήποτε μέρος του σώματος ή του υλικού (εξάρτημα, που συμπεριλαμβάνει οποιοδήποτε μέρος της ζώνης), εκτός από τα πόδια, ακουμπήσουν το έδαφος πριν από την πτέρυγα.
- Εάν ο διαγωνιζόμενος προσγειωθεί με τα δύο πόδια μαζί ή προσγειωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε το πρώτο σημείο επαφής του ποδιού δεν μπορεί να προσδιορισθεί (φτέρνα, μύτη ποδιού) τότε μετρείται το ποιο μακρινό σημείο του ίχνους του ποδιού.

### **24.6.2 Μηχανισμός Αυτόματης Καταμέτρησης**

Βαθμολογίες μέχρι το ελάχιστον 15 εκατοστά μετρούνται με τον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης. Πρέπει να εξασκηθεί μία πίεση από τον διαγωνιζόμενο στον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης για να μπορέσει να καταγράψει την βαθμολογία.

Εάν βρεθεί ότι είναι ελαττωματικός ο Μηχανισμός Αυτόματης Καταμέτρησης και το πρώτο σημείο επαφής του διαγωνιζόμενου με το έδαφος ήταν πάνω σε αυτό, τότε οι Κριτές μπορούν να κάνουν τις μετρήσεις με το χέρι.

### **24.6.3 Ατομική Βαθμολογία**

Η ατομική βαθμολογία θα αποτελείται από το σύνολο όλων των βαθμολογιών που επετεύχθησαν από τον διαγωνιζόμενο.

Όταν έχουν ολοκληρωθεί πέντε(5) ή περισσότεροι έγκυροι γύροι, η χειρότερη (μία) ατομική βαθμολογία αφαιρείται.

### **24.6.4 Ομαδική Βαθμολογία**

Η Εθνική ομαδική βαθμολογία για κάθε γύρο υπολογίζεται ως το σύνολο των βαθμολογιών των πέντε καλύτερων βαθμολογιών που επετεύχθησαν από τα μέλη της Εθνικής Ομάδος.

Εάν οποιοδήποτε έθνος έχει λιγότερο από πέντε διαγωνιζόμενους, τότε θα προστίθεται στην βαθμολογία της Ομάδος η Μέγιστη Βαθμολογία για κάθε γύρο, για κάθε μία από τις πέντε βαθμολογίες όπου δεν υπάρχει διαγωνιζόμενος (π.χ. εάν υπάρχουν μόνο τρεις διαγωνιζόμενοι τότε η ομαδική βαθμολογία του Έθνους για εκείνον τον γύρο θα είναι το σύνολο των βαθμολογιών των τριών διαγωνιζομένων που επιτεύχθηκαν συν δύο Μέγιστες Βαθμολογίες).

Κατά την βαθμολόγηση των ομάδων δεν αφαιρείται η χειρότερη βαθμολογία. Οι ατομικές βαθμολογίες των πέντε καλύτερων πιλότων της ομάδος από κάθε γύρω προσμετρώνε για την Ομαδική βαθμολογία.

### **24.6.5**

### **Ισοβάθμηση**

#### Ομάδες:

Στην περίπτωση ισοβάθμησης μεταξύ των τριών πρώτων ομάδων, στο τέλος του κανονικού αγώνα, τότε θα πραγματοποιηθούν όλα τα μέλη αυτών των ομάδων μία επί πλέον πτήση, εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις, και στην συνέχεια θα υπολογισθούν οι βαθμολογίες των Εθνικών Ομάδων (24.6.4.). Εάν οποιοδήποτε ομάδες ακόμη ισοβαθμούν, τότε θα επαναληφθεί αυτό ανάλογα με τις απαιτήσεις, μέχρι να λήξει η ισοβαθμία. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει επαρκής χρόνος, όπως θα καθορίσει ο ΑρχιΚριτής, τότε θα διαγωνισθεί ένα διορισμένο άτομο από κάθε ομάδα.

#### Ατομικά:

Σε περίπτωση ισοβάθμησης μεταξύ των τριών πρώτων ατόμων τότε οι δύο (ή όλοι) θα πραγματοποιήσουν μία επί πλέον πτήση, εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις. Αυτό θα επαναληφθεί ανάλογα με τις απαιτήσεις μέχρι να λήξει η

ισοβαθμία . Οι βαθμολογίες που επιτεύχθηκαν με επιπλέον πτήσεις δεν αφαιρούνται.

#### **24.6.6 Επικύρωση Βαθμολογιών**

Μετά το τέλος ενός γύρου, μόλις είναι πρακτικώς εφικτό, ο Κριτής Βαθμολογίας θα αναρτήσει στον πίνακα ανακοινώσεων τις βαθμολογίες από τον γύρο (όπου θα φαίνεται εμφανώς η ώρα και η ημερομηνία της ανακοίνωσης) με τον τίτλο «ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ». Οποιαδήποτε ένσταση για τις βαθμολογίες πρέπει να κατατεθεί εντός τριών ωρών από την ώρα της ανάρτησης των βαθμολογιών. Στο τέλος της περιόδου των τριών ωρών, από την ώρα της ανάρτησης της ανακοίνωσης των βαθμολογιών, οι βαθμολογίες του γύρου θα κηρυχθούν ως «ΤΕΛΙΚΕΣ».

#### **24.7 Διαμαρτυρίες και Ενστάσεις**

Διαμαρτυρίες και ενστάσεις θα αντιμετωπισθούν σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο Section 7 και στο General Section.

#### **24.8 Κρίση**

Τα κατωτέρω αποτελούν τον Κώδικα Κρίσης για τους Κριτές των Διεθνών Αγώνων Ακρίβειας Προσγείωσης Αλεξιπτώτου Πλαγιάς, FAI Κατηγορία 1.

##### **24.8.1 Η**

##### **Ομάδα**

##### **Κριτών**

Ο Κριτής είναι ένα μέλος του Προσωπικού Αγώνος που διαθέτει τα προσόντα να παρατηρεί, να καταγράφει και να μετράει τις επιδόσεις ενός διαγωνιζόμενου. Οι Κριτές πρέπει να έχουν ακέραιο χαρακτήρα και να έχουν την ικανότητα να παίρνουν δίκαιες και αμερόληπτες αποφάσεις.

##### **Ομάδα Κριτών**

Η πλήρη Ομάδα Κριτών θα αποτελείται από τους κάτωθι:

- Αρχικριτής (Chief Judge)
- Κριτής Αγώνος (Event Judge)
- Τρεις Κριτές Επαφής (Fiche Judges)
- Ένας Κριτής Υπήνεμου (Back Judge)
- Ένας Κριτής Προσήνεμου (Front Judge)
- Ένας Κριτής Βαθμολόγησης (Recorder) και
- Κριτής Ανεμομέτρης (Wind Monitor)

Η Ομάδα Κριτών, εκτός του Αρχικριτή και του Κριτού Αγώνος, ιδανικά θα αποτελείται από ένα σύνολο επτά μελών και, κατ'ελάχιστο, δύο αναπληρωματικοί ώστε να μπορεί να υπάρχει εναλλαγή καθηκόντων και αναπληρωτές. Τα μέλη της Ομάδας Κριτών μπορούν να προέρχονται από οποιοδήποτε Έθνος αλλά πρέπει να αντιπροσωπεύονται τουλάχιστον δύο Έθνη, ανά πάσα στιγμή, στην Ομάδα Κριτών που βρίσκεται στον στόχο.

##### **Αρχικριτής και Κριτής Αγώνος**

Ο Αρχικριτής του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος θα είναι ένα άτομο, με τα κατάλληλα προσόντα, διορισμένο από τον διοργανωτή του Πρωταθλήματος. Ο Κριτής Αγώνος Διεθνούς Αγώνος θα είναι ένα άτομο με κατάλληλα προσόντα διορισμένο από τον Αρχικριτή.

Ο Αρχικριτής ή ο Κριτής Αγώνος θα έχει την ευθύνη να σταματήσει προσωρινά τον Αγώνα εάν δεν είναι ικανοποιημένος με θέματα ασφαλείας που αφορούν την προσέγγιση κάποιου διαγωνιζόμενου, τους περιορισμούς ανέμου ή κάποια εμπόδια, σε συνεννόηση με ή εάν ζητηθεί από τον Διευθυντή Αγώνων.

##### **Κώδικας Κρίσεως**

Σε όλους τους διορισμένους Κριτές θα δοθεί αντίγραφο αυτού του Κώδικα Κρίσεως το οποίο πρέπει να εφαρμόσουν. Μπορεί ο διορισμός όλων των Κριτών να αρθεί από τον Αρχικριτή εάν δεν τηρήσουν αυτόν τον Κώδικα Κρίσεως, ή εάν, κατά την διάρκεια του αγώνος, έχουν υποπέσει σε παραπτώματα.

##### **24.8.2 Καθήκοντα**

##### **Η Ομάδα Κριτών Επαφής**

Η Ομάδα Κριτών Επαφής θα αποτελείται από τρία μέλη εντός του Πεδίου Μέτρησης, τοποθετημένοι 120 μίρες ο ένας από τον άλλον, με τον έναν Κριτή να βρίσκεται προσήνεμα και περίπου πάνω στην γραμμή της διεύθυνσης του ανέμου. Οι Κριτές Επαφής θα παρατηρούν όλες τις επαφές, καταγράφοντας το πρώτο σημείο επαφής του διαγωνιζόμενου με το έδαφος.

Βαθμολογίες μέχρι το ελάχιστο 15 εκατοστά μετριοούνται με τον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης. Πρέπει να εξασκηθεί μία πίεση από τον διαγωνιζόμενο στον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης για να μπορέσει να καταγράψει την βαθμολογία.

Εάν βρεθεί ότι είναι ελαττωματικός ο Μηχανισμός Αυτόματης Καταμέτρησης και το πρώτο σημείο επαφής του διαγωνιζόμενου με το έδαφος ήταν πάνω σ'αυτό, τότε οι Κριτές θα κάνουν τις μετρήσεις με το χέρι.

Εάν το πρώτο σημείο επαφής με το έδαφος δεν είναι πάνω στον Μηχανισμό Αυτόματης Καταμέτρησης, αλλά είναι εντός του Πεδίου Μέτρησης, οι Κριτές Επαφής θα καταγράψουν και θα μετρήσουν το διακρινόμενο σημείο επαφής του πιλότου με το έδαφος.

Στην περίπτωση που οι Κριτές θεωρούν ότι υπήρξαν ταυτόχρονα περισσότερο από ένα σημεία πρώτης επαφής, τότε το μακρύτερο σημείο πρώτης επαφής θα μετρηθεί.

Αφού γίνει η μέτρηση της βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου, το μέλος της Ομάδος Κριτών που έχει ορισθεί ως εκφωνητής θα εκφωνεί την βαθμολογία στον Βαθμολογητή. Ο Βαθμολογητής θα επαναλαμβάνει στον εκφωνητή την βαθμολογία.

##### **Προσήνεμος και Υπήνεμος Κριτής**

Ο Προσήνεμος και Υπήνεμος Κριτής αποτελούν μία διμελή ομάδα, τοποθετημένοι έξω από το Πεδίο Μέτρησης, σε

Προσήνεμη και Υπήνεμη θέση αντίστοιχα, θα κινούνται λίγο δεξιά/αριστερά από το κέντρο εάν ένας Κριτής Επαφής τους εμποδίζει την θέα. Θα παρατηρούν την θέση του σώματος του διαγωνιζόμενου και θα εξακριβώνουν εάν το πρώτο σημείο επαφής με το έδαφος ίου διαγωνιζόμενου ήταν με το αριστερό πόδι, το δεξί πόδι ή και τα δύο πόδια. Επίσης θα καθορίζουν εάν ο διαγωνιζόμενος έπεσε.

Ο Προσήνεμος και Υπήνεμος Κριτής δεν θα ανακοινώνουν τις παρατηρήσεις τους προφορικώς αλλά θα τις γνωστοποιούν με την χρήση συνθημάτων ως ακολούθως:

- Αριστερό ή δεξί πόδι

Αριστερό ή δεξί χέρι, αντίστοιχα όπως αρμόζει, πλήρως τεντωμένο στο ύψος του ώμου σε ορθή γωνία σε σχέση με το σώμα. Ο Προσήνεμος Κριτής θα χρησιμοποιήσει το χέρι της πλευράς όπως το παρατήρησε - δεν θα προσαρμόσει σύμφωνα με την αριστερή ή δεξιά πλευρά του διαγωνιζόμενου.

- Και τα δύο πόδια

Και τα δύο χέρια τεντωμένα μπροστά από το σώμα, στο ύψος της μέσης, με τις παλάμες τεντωμένες και ενωμένες να κοιτάνε προς τα κάτω.

- Πτώση

Το αριστερό χέρι πάνω από το κεφάλι

- Καμία παρατήρηση

Και τα δύο χέρια τεντωμένα προς τα κάτω μπροστά από το σώμα, με τους καρπούς σταυρωμένους.

### **Ο Κριτής Βαθμολόγησης**

Ο Κριτής Βαθμολόγησης θα επαναλαμβάνει και θα καταγράφει σε επίσημο φύλλο αγώνος την βαθμολογία κάθε διαγωνιζόμενου που εκφωνείται από τον οριζόμενο Κριτή. Την βαθμολογία θα την υπογράψει ο διαγωνιζόμενος.

Ο Κριτής Βαθμολόγησης θα καταγράφει την αρχή, το τέλος και τις διακοπές των γύρων στα φύλλα αγώνος.

### **Κριτής Ανεμομέτρης**

Ο Κριτής Ανεμομέτρης θα παρατηρεί την ταχύτητα του ανέμου στο χρονικό διάστημα των 30 δευτερολέπτων πριν την προσγείωση του διαγωνιζόμενου. Εάν η Ταχύτητα του Ανέμου υπερβαίνει την μέγιστη ταχύτητα, τότε ο Κριτής Ανεμομέτρης θα το καταγράψει στο επίσημο φύλλο αγώνος που του έχει δοθεί. Εάν η Ταχύτητα Ανέμου ξεπεράσει την μέγιστη τιμή, ο ανεμομέτρης θα κάνει σήμα (π.χ. να σηκώσει μία σημαία ή να χτυπήσει μία κόρνα).

### **Κριτής Αγώνος**

Ο Κριτής Αγώνος είναι ο Αρχηγός Ομάδος και ο ελεγκτής και είναι υπεύθυνος για την ομαλή λειτουργία της περιοχής του στόχου, θα συντάξει κατάλογο για σύντομες εναλλαγές καθηκόντων και θα το παραδώσει σε έναν από τους Κριτές, θα μπορεί ακόμη να αναλάβει ως αντικαταστάτης οποιουδήποτε Κριτού εντός της περιοχής του στόχου. Είναι επίσης υπεύθυνος να παρατηρεί των διαχωρισμό των διαγωνιζόμενων στον αέρα και κατά την Τελική Προσέγγιση.

Εάν ο Κριτής Αγώνος κρίνει ότι οι συνθήκες έχουν αρχίσει να γίνονται επικίνδυνες, έχει το δικαίωμα να διακόψει προσωρινά τον Αγώνα αφού συσκεφθεί με τον Αρχικριτή και τον Διευθυντή Αγώνων. Εάν ο Κριτής Αγώνος, ο Αρχικριτής και ο Διευθυντής Αγώνος διαφωνούν για την διακοπή του αγώνος τότε θα ληφθεί η απόφαση με απλή πλειοψηφία.

### **24.8.9 Αρχικριτής**

Ο Αρχικριτής είναι υπεύθυνος να εξασφαλίσει το επίπεδο Κρίσης όλων των μελών της Ομάδος Κρίσεως του Αγώνος.

Ο Αρχικριτής θα συγκεντρώσει και θα ενημερώσει όλους τους Κριτές πριν την έναρξη του Αγώνα.

Ο Αρχικριτής θα εξασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμα όλα τα απαραίτητα υλικά και ότι λειτουργούν ορθά. Ο Αρχικριτής πρέπει να είναι παρών σε όλες τις ενημερώσεις (briefings) των διαγωνιζόμενων και, εάν χρειασθεί, να κάνει και αυτός ενημέρωση στους διαγωνιζόμενους.

Ο Αρχικριτής δεν θα επέμβει στην λειτουργία της περιοχής του στόχου εκτός εάν θεωρηθεί ότι ο Κριτής Αγώνος δεν έχει πλήρη ή κατάλληλο έλεγχο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, π.χ. όπως η έλλειψη πλήρους Ομάδος Κριτών, ο Αρχικριτής μπορεί προσωρινά να αναπληρώσει τα καθήκοντα του Κριτού Αγώνος.

Ο Αρχικριτής θα συσκεφθεί με τον Διευθυντή Αγώνων μόλις υπάρξει αίτημα για προσωρινή διακοπή του Αγώνα.

Ο Αρχικριτής πρέπει να εξασφαλίσει ότι, ανά πάσα στιγμή, τουλάχιστον δύο έθνη αντιπροσωπεύονται στην Ομάδα Κριτών στον στόχο.

Ο Αρχικριτής θα καταγράφει τα ονόματα των Κριτών και των καθηκόντων των, κατά την διάρκεια του Αγώνα.

## **ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ General Section**

**GS, 3.7**

### **3.7 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗΣ**

3.7.1 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ. Η ταυτότητα των συμμετεχόντων αποδεικνύεται από Δελτίο Ταυτότητας το οποίο έχει εκδοθεί από ή για λογαριασμό της κυβέρνησης της χώρας του συμμετέχοντος ή της χώρας στην οποία κατοικεί.

#### **3.7.2 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ**

3.7.2.1 Ο διαγωνιζόμενος σε Διεθνή Αθλητικούς Αγώνες, αντιπροσωπεύει την Εθνική Αερολέσχη που εξέδωσε το FAI Sporting License του, εκτός εάν αυτός ανήκει σε Διεθνή Ομάδα.

3.7.2.2 Διαγωνιζόμενοι ή ομάδες της F.A.I., που εκπληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο 3.2.1 ή/και στο 3.6.1, μπορούν να λάβουν πρόσκληση να συμμετέχουν σε Διεθνής Αθλητικούς Αγώνες εάν η Διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη επιβεβαιώσει ότι υπάρχουν κενές θέσεις.

#### **GS.A12.5**

A12.5 Σημείο Προσγείωσης: Το ακριβές σημείο όπου, οποιοδήποτε σημείο της συσκευής, του πληρώματος της ή του σώματος του αλεξιπτωτιστού ή της εξάρτησης, είτε:

α) πρωτοέρχεται σε επαφή με το έδαφος ή το νερό,

ή

β) παύει να κινείται μετά την προσγείωση

Το κάθε άθλημα και δραστηριότητα πρέπει να επιλέξει ποιο από τις δύο περιπτώσεις αφορά το άθλημα ή την δραστηριότητα τους.

**GS,**

**A12.8**

A. 12.8 Προσγείωση σε Στόχο. Προσγείωση κατά την οποία μετρείται επακριβώς η απόσταση καθορισμένου σημείου του ανθρώπου ή συσκευής από το κέντρο του στόχου

**Section 7 Παραπομπές θα βρεθούν στο ήδη μεταφρασμένο Section 7**