



*Federation  
Aeronautique  
Internationale*

# Διεθνής Αεροναυτική Ομοσπονδία Αθλητικός Κώδικας

## Section 10 – Υπερελαφρά και Paramotors

Κατηγορία R

Αρχή ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2009

Το Section 10 και το General Section συνδυασμένα αποτελούν τον πλήρη Αθλητικό Κώδικα για τα υπερελαφρά και τα Paramotors

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ: ΕΛΑΟ-ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ 2009**

*Avenue Mon-Repos 24  
CH-1005 Lausanne  
(Switzerland)  
Tel: +41(0) 21/345.10.70  
Fax: +41(0) 21/345.10.77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

## **ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ**

Avenue Mon-Repos 24, 1005 LAUSANNE, Switzerland

Copyright 2009

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

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

Σημειώστε πως κάθε προϊόν, διαδικασία ή τεχνολογία που περιγράφεται σε αυτό το έγγραφο μπορεί να είναι το αντικείμενο άλλων δικαιωμάτων Πνευματικής Ιδιοκτησίας που ανήκουν στην Διεθνή Αεροναυτική Ομοσπονδία ή άλλες οντότητες και δεν υπάρχει άδεια χρήσης του στο έγγραφο αυτό.

## ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΤΗΣ FAI

Όλες οι διεθνείς αθλητικές διοργανώσεις που διοργανώνονται πλήρως ή εν μέρη σύμφωνα με τους κανόνες του Αθλητικού Κώδικα<sup>1</sup> της Διεθνούς Αεροναυτικής Ομοσπονδίας (FAI) ονομάζονται Διεθνείς Αθλητικές Διοργανώσεις<sup>2</sup> της FAI (*FAI International Sporting Events*<sup>2</sup>). Σύμφωνα με τον Καταστατικό Κανόνα<sup>3</sup> της FAI, η FAI κατέχει και ελέγχει όλα τα δικαιώματα που έχουν σχέση με τις Διεθνείς Αθλητικές Διοργανώσεις της FAI. Τα μέλη<sup>4</sup> της FAI θα πρέπει, εντός των εθνικών τους επικρατειών<sup>5</sup>, να επιβάλλουν την κυριότητα από την FAI των Διεθνών Αθλητικών Διοργανώσεων της FAI και να ζητούν αυτές να καταγράφονται στο Αθλητικό Ημερολόγιο<sup>6</sup> της FAI.

Άδεια και δικαίωμα εκμετάλλευσης οποιονδήποτε δικαιωμάτων για εμπορική δραστηριότητα σε τέτοιες διοργανώσεις, περιλαμβανομένης, αλλά όχι περιορισμένης μόνο σ' αυτή, της διαφήμισης σε ή για αυτές τις διοργανώσεις, της χρήσης του ονόματος ή του λογότυπου της διοργάνωσης για εμπορικούς σκοπούς και της χρήσης κάθε ήχου ή/και εικόνας, είτε καταγεγραμμένης σε ηλεκτρονική μορφή ή σε άλλη μορφή, είτε μεταδιδόμενης σε πραγματικό χρόνο, θα πρέπει να ζητηθούν αφού προηγηθεί συμφωνία με την FAI. Αυτό περιλαμβάνει, πιο ειδικά, όλα τα δικαιώματα στη χρήση κάθε υλικού, ηλεκτρονικού ή άλλου, που είναι μέρος οποιασδήποτε μεθόδου ή συστήματος κρίσης, βαθμολόγησης, εκτίμησης απόδοσης ή πληροφορίας που χρησιμοποιείται σε οποιαδήποτε Διεθνή Αθλητική Διοργάνωση της FAI<sup>7</sup>.

Κάθε Επιτροπή Αεραθλημάτων<sup>8</sup> της FAI είναι εξουσιοδοτημένη να διαπραγματεύεται, για λογαριασμό της FAI, προηγούμενες συμφωνίες με Μέλη της FAI ή άλλες οντότητες για τη μεταφορά όλων ή μέρους των δικαιωμάτων για κάθε Διεθνή Αθλητική Διοργάνωση της FAI (εκτός από τις διοργανώσεις World Air Games<sup>9</sup>) που διοργανώνεται πλήρως ή μερικώς σύμφωνα με τον Αθλητικό Κώδικα<sup>10</sup> και για την οποία είναι υπεύθυνη η συγκεκριμένη Επιτροπή<sup>11</sup>. Κάθε τέτοια μεταφορά δικαιωμάτων θα πρέπει να είναι «Με τη συμφωνία του Διοργανωτή»<sup>12</sup> όπως περιγράφεται στον τρέχοντα FAI Bylaws, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.2 «Κανόνες για τη μεταφορά Δικαιωμάτων σε Διεθνείς Αθλητικές Διοργανώσεις της FAI»

Κάθε πρόσωπο ή νομική οντότητα που αναλαμβάνει την ευθύνη οργάνωσης μιας Αθλητικής Διοργάνωσης της FAI, με ή χωρίς γραπτή συμφωνία, δέχεται επίσης τα δικαιώματα αποκλειστικής εκμετάλλευσης της FAI, όπως αναφέρεται πιο πάνω. Όπου δεν έχει συμφωνηθεί επίσημη μεταβίβαση δικαιωμάτων, η FAI διατηρεί όλα τα δικαιώματα της διοργάνωσης. Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε συμφωνία ή μεταφορά δικαιωμάτων, η FAI θα έχει, χωρίς χρέωση, για δική της χρήση αρχειοθέτησης ή προώθησης, πλήρη πρόσβαση σε όλο το οπτικό/ηχητικό υλικό οποιασδήποτε Αθλητικής Διοργάνωσης και διατηρεί πάντα το δικαίωμα κατοχής οτιδήποτε και όλων όσων έχουν καταγραφεί, σε video ή/και φωτογραφίες, σε οποιαδήποτε διοργάνωση για τέτοια ιδίαν χρήση, χωρίς χρέωση.

11 FAI Statutes, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.6

2 FAI Sporting Code, General Section, Κεφάλαιο 3, παράγραφος 3.1.3.

3 FAI Statutes, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.8.1

4 FAI Statutes, Κεφάλαιο 2, παράγραφοι 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; και 2.7.2

5 FAI Bylaws, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.2.1

6 FAI Statutes, Κεφάλαιο 2, παράγραφοι 2.4.2.2.5,

7 FAI Bylaws, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.2.3

8 FAI Statutes, Κεφάλαιο 5, παράγραφοι 5.1.1; 5.5; και 5.6

9 FAI Sporting Code, General Section, Κεφάλαιο 3, παράγραφος 3.1.7

10 FAI Sporting Code, General Section, Κεφάλαιο 1, παράγραφοι 1.2. και 1.4

11 FAI Statutes, Κεφάλαιο 5, παράγραφος 5.6.3

12 FAI Bylaws, Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.2.2

# ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ SECTION 10 – Έκδοση 2009

Το έγγραφο αυτό, ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ - SECTION 10, Έκδοση 2009 Edition, αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2009. Η Έκδοση 2009 διαφέρει από την έκδοση του 2008 σε εκείνες τις παραγράφους με μια διπλή κάθετη γραμμή στο περιθώριο. Μια μονή κάθετη γραμμή δείχνει αλλαγές για συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις φρασολογίας του 2009, ενώ γραμμές ζικ-ζακ δείχνουν απλώς μια αλλαγή αρίθμησης σε σχέση με την έκδοση του 2008.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b> .....	<b>1</b>
1.1 ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ SECTION 10 .....	1
1.2 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ SECTION 10.....	1
1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟΥ Ή ΕΝΟΣ PARAMOTOR.....	1
1.4 ΤΥΠΟΙ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR .....	1
1.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR .....	2
1.5.1 Οργάνωση των ονομάτων κατηγοριών .....	2
1.5.2 Πίνακας κατηγοριών Υπερελαφρών και Paramotor .....	2
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2, Διπλώματα και Εμβλήματα</b> .....	<b>3</b>
2.1 ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ COLIBRI (BL 12.11.1) .....	3
2.2 ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ANN WELCH (BL 12.11.2).....	3
2.3 ΤΑ ΕΜΒΛΗΜΑΤΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ COLIBRI .....	3
2.3.3 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.....	3
2.3.3.1 Χάλκινο Colibri .....	3
2.3.3.2 Αργυρό Colibri.....	3
2.3.3.3 Χρυσό Colibri .....	3
2.3.3.4 Αδαμάντινο Colibri.....	4
2.3.4 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ .....	4
2.3.5 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΕΜΒΛΗΜΑΤΩΝ.....	4
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3, Ρεκόρ</b> .....	<b>5</b>
3.1 ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ .....	5
3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΡΕΚΟΡ ΣΕ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ .....	5
3.3 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΡΕΚΟΡ .....	5
3.4 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΡΕΚΟΡ .....	5
3.5 Ειδικό κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή χωρίς προσγείωση.....	5
3.6 Ειδικό κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή χωρίς ισχύ κινητήρα .....	5
3.7 Ειδικό κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή με περιορισμό καυσίμου.....	6
3.8 Ειδικό κανόνες για κλειστές διαδρομές.....	6
3.9 Ειδικό κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή χωρίς προσγείωση.....	6
3.10 Ειδικό κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή χωρίς ισχύ κινητήρα .....	6
3.11 Ειδικό κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή με περιορισμό καυσίμου.....	6
3.12 Ειδικό κανόνες για ρεκόρ ύψους.....	6
3.13 Ειδικό κανόνες για ρεκόρ χρόνο ανόδου.....	7
3.14 Ειδικό κανόνες για ταχύτητα σε ευθεία πορεία.....	7
3.15 Ειδικό κανόνες για ταχύτητα σε κλειστή διαδρομή.....	7
3.16 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ ΡΕΚΟΡ .....	7
3.17 ΡΕΚΟΡ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ .....	7
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4, Πρωταθλήματα</b> .....	<b>10</b>
4.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ .....	10
4.2 ΣΚΟΠΟΣ.....	10
4.3 ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ .....	10
4.4 ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ.....	10
4.4.1 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ .....	10
4.4.2 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΓΩΝΑ.....	10
4.5 ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	10
4.6 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ .....	11
4.6.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	11
4.7 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ.....	11
4.8 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	11
4.9 ΕΦΟΡΟΙ .....	12
4.10 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ.....	12
4.11 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΡΧΗΓΩΝ ΟΜΑΔΩΝ .....	12
4.12 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΙΛΟΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΩΝ.....	12
4.13 ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	13
4.14 ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	13

4.15	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ .....	13
4.16	ΕΓΓΡΑΦΗ .....	13
4.17	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ .....	13
4.18	ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΑΡΧΗΓΩΝ ΟΜΑΔΩΝ .....	14
4.19	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ .....	14
4.20	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ .....	14
4.21	ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ .....	14
4.22	ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ .....	14
4.22.3	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	15
4.23	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ.....	15
4.24	TASKS ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ .....	15
4.25	ΕΝΑΡΞΗ ΕΝΟΣ TASK .....	15
4.26	ΠΕΤΩΝΤΑΣ ΤΟ TASK .....	16
4.27	ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΠΕΔΙΟΥ .....	16
4.28	ΟΡΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ.....	16
4.29	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ .....	16
4.30	ΠΑΡΑΠΟΝΑ.....	17
4.31	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ .....	18
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5, Έλεγχος και καταμέτρηση .....</b>		<b>19</b>
5.1	ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ.....	19
5.2	ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ.....	19
5.4	ΒΑΡΟΣ .....	20
5.5	ΚΑΥΣΙΜΑ.....	20
5.6	ΒΑΡΟΓΡΑΦΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙΣ ΠΤΗΣΕΩΣ .....	20
5.7	ΠΥΛΕΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ.....	20
5.8	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ.....	20
5.9	ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙΣ ΠΤΗΣΗΣ GNSS ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ .....	21
<b>Παράρτημα 1 στο SECTION 10 .....</b>		<b>22</b>
	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ.....	22
1	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ .....	22
<b>ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR .....</b>		<b>23</b>
 ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ		
GS: Αθλητικός Κώδικας FAI - General Section	A5: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 5	
BL: FAI By-Laws	A6: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 6	
S10: Αθλητικός Κώδικας Section 10	FR: Καταγραφέας Πτήσης GNSS	
A1: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 1	TBD: προς απόφαση	
A2: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 2	DNF: Δεν πέταξε	
A3: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 3	DSQ: Αποκλείστηκε	
A4: Αθλητικός Κώδικας Section 10 Παράρτημα 4		

**ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΑ**

Η χρήση των «**να**» (shall) και «**πρέπει**» (must) υποδηλώνει κάτι υποχρεωτικό. Η χρήση του «**θα πρέπει**» (should) υποδηλώνει μη υποχρεωτική σύσταση. Το «**μπορεί**» (may) υποδεικνύει τι επιτρέπεται και το «**θα**» (will) υποδεικνύει τι πρόκειται να συμβεί. Λέξεις αρσενικού γένους θα πρέπει να θεωρείται ότι περιέχουν και το θηλυκό γένος εκτός αν το κείμενο αναφέρει διαφορετικά. Η πλάγια γραφή χρησιμοποιείται για επεξηγηματικές παρατηρήσεις.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ SECTION 10

Το Section 10 του Αθλητικού Κώδικα ασχολείται με ρεκόρ, εμβλήματα ικανότητας και παγκόσμια και ηπειρωτικά πρωταθλήματα Υπερελαφρών αεροσκαφών και Paramotor.

### 1.2 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ SECTION 10

Το Section 10 θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με το General Section του Αθλητικού Κώδικα.

#### 1.2.1 Τα ακόλουθα θέματα περιγράφονται με λεπτομέρειες στο General Section:

Δικαιοδοσία και Ευθύνη της FAI	Κεφάλαιο 1
Κατηγοριοποιήσεις και Ορισμοί	Κεφάλαιο 2
Φάρμακα, Αλκοόλ, Ασθένεια	Κεφάλαιο 3
Ποινές, Διαμαρτυρίες	Κεφάλαιο 5
Αθλητικές Άδειες	Κεφάλαιο 8
Προσφυγές πριν την FAI	Κεφάλαιο 9

#### 1.2.2 Τα ακόλουθα κεφάλαια του General Section περιέχουν γενικές αρχές με ειδικές πληροφορίες για Υπερελαφρά και Paramotor στο Section 10.

Αθλητικές διοργανώσεις	Κεφάλαιο 3
Παρατηρητές και επίσημοι	Κεφάλαιο 4
Παγκόσμια ρεκόρ	Κεφάλαιο 6
Καταμέτρηση πτήσεων και έλεγχος	Κεφάλαιο 7

### 1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟΥ Ή ΕΝΟΣ PARAMOTOR

#### 1.3.1 Ένα μονοθέσιο ή διθέσιο μηχανοκίνητο αεροσκάφος του οποίου η ελάχιστη ταχύτητα στο Μέγιστο Βάρος Απογείωσης (MTOW) είναι μικρότερη από 65 km/h, και έχει MTOW:

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

Σημείωση. Οι ορισμοί αυτοί ισχύουν επίσης και για Υπερελαφρά και Paramotor που απογειώνονται με τα πόδια του χειριστή.

### 1.4 ΤΥΠΟΙ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR

Ένα Υπερελαφρό με κινητό αεροδυναμικό έλεγχο είναι ένα μηχανοκίνητο αεροσκάφος σταθερής πτέρυγας με κινητές αεροδυναμικές επιφάνειες.

Ένα Υπερελαφρό με έλεγχο με μετατόπιση βάρους είναι ένα μηχανοκίνητο αεροσκάφος εύκαμπτης πτέρυγας με την μετατόπιση του βάρους του πιλότου σαν την κύρια μέθοδο ελέγχου.

Ένα Paramotor είναι ένα μηχανοκίνητο αεροσκάφος που έχει πτέρυγα χωρίς καμία άκαμπτη δομή και ελέγχεται μέσω κινητών αεροδυναμικών επιφανειών και της μετατόπισης του βάρους του πιλότου.

Αεροσκάφος Ξηράς είναι ένα αεροσκάφος ικανό να προσγειώνεται και να απογειώνεται μόνο από ξηρά, πάγο ή χιόνι.

Υδροπλάνο είναι ένα αεροσκάφος ικανό να προσγειώνεται και να απογειώνεται μόνο από το νερό.

Αμφίβιο είναι ένα αεροσκάφος ικανό να προσγειώνεται και να απογειώνεται από ξηρά και νερό.

Υπερελαφρό ή Paramotor απογειούμενο με τα πόδια είναι ένα αεροσκάφος όπου το κύριο σύστημα προσγείωσης αποτελείται από τα πόδια του πιλότου και/ή του πληρώματος και απογειώνεται με τα πόδια χωρίς καμιά εξωτερική υποβοήθηση κατά την διαδρομή απογείωσης.

Θερμικό Υπερελαφρό ή Paramotor είναι ένα με κινητήρα που μετατρέπει θερμική ενέργεια σε μηχανική ισχύ, συνήθως καίγοντας καύσιμο υδρογονανθράκων.

Ηλεκτρικό Υπερελαφρό ή Paramotor είναι ένα κινούμενο αποκλειστικά με ηλεκτρισμό, προερχόμενο συνήθως από μπαταρία, κυψέλη καυσίμου ή φωτοβολταϊκό στοιχείο. Για λόγους σύγκρισης με άλλους τύπους καυσίμου, η πηγή ηλεκτρισμού θα αποκαλείται «καύσιμο» αντί για «δεξαμενή καυσίμου».

*Σημείωση. Σύμφωνα με το General Section του Αθλητικού Κώδικα, τα Υπερελαφρά και τα Paramotor ορίζονται ως κατηγορία R. Προς αποφυγή της έκφρασης «υπό-κατηγορίες», που θα ήταν ο σωστός ορισμός για τις διάφορες κατηγορίες αεροσκαφών στο Section 10, το πρόθεμα «υπό» έχει παραληφθεί.*

*Για λόγους απλότητας εντός αυτού του εγγράφου, το R συνήθως παραλείπεται από τα ονόματα κατηγοριών.*

## 1.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR

### 1.5.1 Οργάνωση των ονομάτων κατηγοριών

1 <sup>ος</sup> χαρακτ: Κατηγορία FAI	2 <sup>ος</sup> χαρακτ: Τύπος συστήματος ελέγχου	3 <sup>ος</sup> χαρακτ: Τύπος συστήματος προσγείωσης	4 <sup>ος</sup> χαρακτ: Αριθμός από- μων	5 <sup>ος</sup> χαρακτ: Πηγή ισχύος	6 <sup>ος</sup> χαρακτ: Φύλο
<b>R</b>	<b>A</b> = Σύστημα Κινούμενου Αεροδυναμικού Ελέγχου <b>W</b> = Σύστημα Ελέγχου Μετατόπισης Βάρους <b>P</b> = Σύστημα Έλεγχου Παραπέντε	<b>L</b> = Α/φος Ξηράς <b>S</b> = Υδροπλάνο <b>M</b> = Αμφίβιο <b>F</b> = Απογειούμενο με τα πόδια	<b>1</b> = Μονοθέσιο <b>2</b> = Διθέσιο	<b>E</b> = Ηλεκτρικός Κινητήρας <b>T</b> = Θερμικός Κινητήρας	<b>m</b> = Άρρεν <b>f</b> = Θήλυ

### 1.5.2 Πίνακας κατηγοριών Υπερελαφρών και Paramotor

Περιγραφή Υπερελαφρού	Όνομα Κατηγορίας
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RAL1T
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RAL1E
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RAL2T
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RAL2E
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Υδροπλάνο / Μονοθέσιο	RAS1
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Υδροπλάνο / Flown with two persons	RAS2
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Αμφίβιο / Μονοθέσιο	RAM1
Κινητός Αεροδυναμικός Έλεγχος / Αμφίβιο / Flown with two persons	RAM2
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RWL1T
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RWL1E
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RWL2T
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RWL2E
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Υδροπλάνο / Μονοθέσιο	RWS1
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Υδροπλάνο / Διθέσιο	RWS2
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Αμφίβιο / Μονοθέσιο	RWM1
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Αμφίβιο / Διθέσιο	RWM2
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Απογειούμενο με τα πόδια / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RWF1T
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Απογειούμενο με τα πόδια / Μονοθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RWF1E
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Απογειούμενο με τα πόδια / Διθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RWF2T
Έλεγχος με Μετατόπιση Βάρους/ Απογειούμενο με τα πόδια / Διθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RWF2E
Έλεγχος parapente / Απογειούμενο με τα πόδια / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας / Άρρεν πιλότος	RPF1Tm
Έλεγχος parapente / Απογειούμενο με τα πόδια / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας / Θήλυ πιλότος	RPF1Tf
Έλεγχος parapente / Απογειούμενο με τα πόδια / Μονοθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RPF1E
Έλεγχος parapente / Απογειούμενο με τα πόδια / Διθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RPF2T
Έλεγχος parapente / Απογειούμενο με τα πόδια / Διθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RPF2E
Έλεγχος parapente / Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RPL1T
Έλεγχος parapente / Α/φος ξηράς / Μονοθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RPL1E
Έλεγχος parapente / Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Θερμικός Κινητήρας	RPL2T
Έλεγχος parapente / Α/φος ξηράς / Διθέσιο / Ηλεκτρικός Κινητήρας	RPL2E

Σημείωση: Ο πίνακας αυτός δεν πρέπει να θεωρείται ότι περιέχει τον τελικό αριθμό κατηγοριών. Αν εμφανιστούν άλλοι τύποι αεροσκαφών που πληρούν τις απαιτήσεις για να είναι Υπερελαφρά ή Paramotor, ο πίνακας αυτός μπορεί να επεκταθεί.

- 1.5.3 Το πλήρες όνομα μιας κατηγορίας υπερελαφρών ή paramotor προκύπτει πάντα από την παράγραφο 1.5.2. Ωστόσο, όπου είναι πρόσφορο να αναφέρονται ομάδες κατηγοριών είναι αποδεκτή η χρήση ενός μέρους του προσδιορισμού, π.χ. το AL αναφέρεται σε όλους τους τύπους Υπερελαφρών με κινητό αεροδυναμικό έλεγχο και είναι αεροπλάνο ξηράς, ή το PF1 αναφέρεται σε όλους τους τύπους Paramotors που είναι μονοθέσια και απογειούμενα με τα πόδια.
- 1.5.4 Ένα ανδρικό πλήρωμα αποτελείται μόνο από άντρες ή αν είναι μικτό από άντρα και γυναίκα. Ένα γυναικείο πλήρωμα αποτελείται μόνο από γυναίκες. Όταν δεν υπάρχει προσδιορισμός φύλου η κατηγορία είναι χωρίς διάκριση φύλου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2, Διπλώματα και Εμβλήματα

### 2.1 ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ COLIBRI (BL 12.11.1)

- 2.1.1 Το δίπλωμα αυτό μπορεί να απονέμεται κάθε χρόνο από την FAI, με βάση πρόταση της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI (CIMA), σε άτομο που θεωρείται ότι έχει αξιοσημείωτη συνεισφορά στην ανάπτυξη της πτήσης υπερελαφρών με τις ενέργειές του, τις εργασίες του, τα επιτεύγματά του, τις πρωτοβουλίες του ή την αφοσίωσή του.
- 2.1.2 Κάθε ενεργό μέλος της FAI μπορεί να υποβάλλει το όνομα ενός υποψηφίου για εξέταση από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI (CIMA). Η πρόταση πρέπει να φθάσει στη Γραμματεία της FAI τουλάχιστον 2 μήνες πριν την συνάντηση της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI για να περιληφθεί στην ατζέντα. Οι προτάσεις καλύπτουν την χρονική περίοδο μέχρι και την 32 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους. Μόνο ένα δίπλωμα απονέμεται ετησίως.

### 2.2 ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ANN WELCH (BL 12.11.2)

- 2.2.1 Η Ann Welch, Αντιπρόεδρος της FAI και Εκδότης του FAI Bulletin για πολλά χρόνια, διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο παγκοσμίως στην ανάπτυξη όχι μόνο των υπερελαφρών αλλά και της ανεμοπορίας και του αιωροπτερισμού. Συνετέλεσε στη δημιουργία της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI (CIMA) και στη δημιουργία του αθλητικού κώδικα των υπερελαφρών. Εργάστηκε ακούραστα για πολλά χρόνια για το σκοπό των αθλητικών πτήσεων των υπερελαφρών.
- 2.2.2 Ένα Δίπλωμα μπορεί να απονέμεται κάθε χρόνο στον πιλότο ή το πλήρωμα ενός Υπερελαφρού ή Paramotor που κατά τη γνώμη της CIMA πραγματοποίησε την πιο αξιόπαινη πτήση που οδήγησε στην διεκδίκηση ενός Παγκόσμιου ρεκόρ Υπερελαφρών ή Paramotor και το οποίο επικυρώθηκε την θεωρούμενη χρονιά.

### 2.3 ΤΑ ΕΜΒΛΗΜΑΤΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ COLIBRI

- 2.3.1 Τα εμβλήματα Colibri της FAI είναι αναγνωρίσιμες επιτευγμάτων που δεν χρειάζεται να ανανεώνονται. Τα απαιτούμενα προσόντα είναι ίδια σε κάθε χώρα.
- 2.3.2 Κάθε Εθνική Επιτροπή πρέπει να τηρεί ένα μητρώο πτήσεων για απόκτηση εμβλήματος που έχουν επικυρωθεί και πρέπει να ενημερώνει την FAI με τα ονόματα των πιλότων που κέρδισαν το χρυσό έμβλημα. Η FAI πρέπει να τηρεί ένα μητρώο Χρυσών και Αδαμάντινων απονομών στον δικτυακό της τόπο.

### 2.3.3 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

#### 2.3.3.1 Χάλκινο Colibri

- 20 ώρες πτήσης solo με Υπερελαφρό ή Paramotor που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 50 πτήσεις.
- 3 προσγειώσεις ακριβείας εντός 10 m από το κέντρο δοθέντος σημείου.
- 1 προσγείωση ακριβείας εντός 20 m από το κέντρο δοθέντος σημείου από ύψος 300 m (1000 ft) AGL με μανέτα τελείως κλειστή. Επίδειξη σωστής διαδικασίας go-around.
- Δύο πτήσεις ταξιδιού απόστασης dM x 1 επί τριγωνικής πορείας, μία με προσγείωση εκτός πεδίου σε ορισμένο σημείο επί της διαδρομής.

#### 2.3.3.2 Αργυρό Colibri

- 100 ώρες πτήσης με Υπερελαφρό ή Paramotor που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 200 καταγεγραμμένες πτήσεις.
- 2 πτήσεις σε ύψος περίπου 300 m (1000 ft) AGL, σβήσιμο της μηχανής(ων), πλήρης στροφή 360° και προσγείωση εντός 5 m από το κέντρο δοθέντος σημείου.
- 4 πτήσεις ταξιδιού απόστασης dM x 2 με κάθε σημείο προσγείωσης ή στροφής προδηλωμένο. Οι πορείες μπορεί να είναι ευθείες, με 1 σημείο στροφής, με απομάκρυνση και επιστροφή, ή τριγωνικές (2 σημεία στροφής).

#### 2.3.3.3 Χρυσό Colibri

- 300 ώρες σε Υπερελαφρό ή Paramotor.
- Συμμετοχή σε δύο Εθνικούς ή αναγνωρισμένους από τη FAI Διεθνείς αγώνες Υπερελαφρών, ως κυβερνήτης.
- Πτήση σε μια απόσταση τουλάχιστον dM x 14 με προδηλωμένο σχέδιο πτήσης εντός 7 συνεχών ημερών. Η διαδρομή πρέπει να περιέχει τουλάχιστον 3 σημεία ελέγχου από τα οποία το αεροσκάφος παρατηρείται να πετά ή όπου γίνεται μια προσγείωση. Μόνο η τελική προσγείωση μπορεί να γίνει στο αρχικό σημείο αναχώρησης.
- Κατοχή ενός από τα ακόλουθα:
  - Εθνική άδεια εκπαιδευτή Υπερελαφρών ή Paramotor
  - Εθνικό ρεκόρ στα Υπερελαφρά ή Paramotor (ή κατοχή τέτοιου ρεκόρ στο παρελθόν)
  - Εθνική άδεια υδροπλάνου Υπερελαφρού ή Paramotor συν δύο πτήσεις ταξιδιού 75 km με υδροπλάνο

Εθνική άδεια Alpine

Συμμετοχή σε διοργάνωση 1<sup>ης</sup> κατηγορίας της FAI σαν κυβερνήτης.

#### 2.3.3.4 Αδαμάντινο Colibri

Ένα βραβείο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI (CIMA), με αρχή ισχύος την 1η Ιανουαρίου 1990, για μια σημαντική επίδοση σε πτήση υπερελαφρού. Ισχύουν οι παρακάτω ειδικοί όροι:

Οι αιτούντες ή υποψήφιοι πρέπει να έχουν τα προσόντα τουλάχιστον επιπέδου Ασημένιου εμβλήματος.

Σε περίπτωση που το πλήρωμα είναι δύο άτομα, οι χειριστές πρέπει να έχουν ίση ή ισοδύναμη εμπειρία αεροπλοΐας, και οι δύο πρέπει να είναι πλήρωμα απαραίτητως

#### 2.3.4 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

- 2.3.4.1 Όλες οι πτήσεις για απόκτηση Εμβλημάτων Colibri Badges πρέπει να γίνουν με Υπερελαφρό ή Paramotor (Βλέπε Κεφάλαιο 1.3 του παρόντος).
- 2.3.4.2 Ο πιλότος πρέπει να είναι μόνος του στο αεροσκάφος σε κάθε πτήση εκτός από τις περιπτώσεις του Χρυσού και Αδαμάντινου εμβλήματος.
- 2.3.4.3 Μια πτήση μπορεί να υπολογιστεί για κάθε έμβλημα ή προσόν του οποίου πληροί τις προϋποθέσεις.
- 2.3.4.4 Τα Εμβλήματα μπορούν να απονεμηθούν μόνο με σωστή σειρά: Χάλκινο, Αργυρό, Χρυσό. Ένα Αδαμάντινο μπορεί να απονεμηθεί σε κατόχους Αργυρού εμβλήματος.
- 2.3.4.5 Μια προσγείωση ακριβείας είναι επαφή και παραμονή στο έδαφος χωρίς βλάβη στο αεροπλάνο ή τον πιλότο. Η απόσταση μετρείται από το σημείο επαφής/παραμονής στο έδαφος των κυρίως τροχών.
- 2.3.4.6 Για να ληφθεί υπόψη για την απονομή εμβλήματος, κάθε σκέλος μιας πτήσης ταξιδιού πρέπει να ολοκληρωθεί εντός  $\pm 15\%$  του υπολογιζόμενου από το χειριστή χρόνου για το σκέλος εκείνο.
- 2.3.4.7 Βαρογράφοι δεν απαιτούνται.
- 2.3.4.8 Δεν απαιτείται Αθλητική Άδεια για πτήσεις για απόκτηση εμβλημάτων.
- 2.3.4.9 Μόνο μια πορεία μπορεί να δηλωθεί για κάθε πτήση.
- 2.3.4.10 dM είναι η απόσταση που το αεροσκάφος μπορεί να πετάξει με άπνοια σε μια ώρα με την ταχύτητα πλεύσης που δίνει ο κατασκευαστής. Αποδεικτικό της dM πρέπει να προσκομίζεται σαν δικαιολογητικό της αίτησης για απονομή ενός Colibri
- #### 2.3.5 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΕΜΒΛΗΜΑΤΩΝ
- (Βλέπε Κεφάλαιο 5 του παρόντος).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3, Ρεκόρ

Ρεκόρ της κατηγορίας R

*Παραπομπή στο Κεφάλαιο 6 του General Section.*

*Κεφάλαιο 5 του Section 10: Έλεγχος και Καταμέτρηση.*

*Συνιστάται η χρήση καταγραφών πτήσης CIMA type 2 (S10 A6) σε όλες τις απόπειρες ρεκόρ, εκτός από ρεκόρ πρωταθλημάτων, καθώς τα δεδομένα από αυτούς τεκμηριώνονται ευκολότερα σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο.*

### 3.1 ΥΠΟ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Τα ρεκόρ είναι ανοικτά για όλες τις κατηγορίες αεροσκαφών που αναφέρονται στο 1.5.2 του παρόντος εγγράφου

### 3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΡΕΚΟΡ ΣΕ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

- 3.2.1 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ
- 3.2.2 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΙΣΧΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
- 3.2.3 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΚΑΥΣΙΜΟΥ
- 3.2.4 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ
- 3.2.5 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΧΩΡΙΣ ΙΣΧΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
- 3.2.6 ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΚΑΥΣΙΜΟΥ
- 3.2.7 ΥΨΟΥΣ
- 3.2.8 ΧΡΟΝΟΥ ΑΝΟΔΟΥ ΣΕ ΥΨΟΣ 3.000 m
- 3.2.9 ΧΡΟΝΟΥ ΑΝΟΔΟΥ ΣΕ ΥΨΟΣ 6.000 m
- 3.2.10 ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΠΟΡΕΙΑ
- 3.2.11 ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

### 3.3 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΡΕΚΟΡ

- 3.3.1 Solo: Η καλύτερη επίδοση από έναν πιλότο.
- 3.3.2 Πολυθέσιο: Η καλύτερη επίδοση με 2 άτομα στο αεροσκάφος. Η ηλικία του πλοηγού δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 14 έτη.
- 3.3.3 Δεν υπάρχουν ξεχωριστά ρεκόρ για άντρες/γυναίκες.

### 3.4 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΡΕΚΟΡ

- 3.4.1 Το βάρος του αεροσκάφους κατά την απογείωση, περιλαμβάνοντας τον πιλότο, τα καύσιμα και όλον τον βοηθητικό εξοπλισμό δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπτό όριο βάρους όπως περιγράφεται στο Section 10 Κεφάλαιο 1.3.1.
- 3.4.2 Προσγείωση ή ανεφοδιασμός, είτε στον αέρα είτε στο έδαφος, κατά τη διάρκεια προσπάθειας για ρεκόρ απαγορεύεται.
- 3.4.3 Ένα νέο ρεκόρ πρέπει να ξεπερνά το προηγούμενο κατά 1% για ρεκόρ απόστασης και ταχύτητας και κατά 3% για ρεκόρ ύψους και υψομέτρου.
- 3.4.4 Στη μέτρηση αποστάσεων το σφάλμα δεν πρέπει να ξεπερνά το 0.5% και στη μέτρηση ύψους και υψομέτρου το 1%.
- 3.4.5 Μετά την απογείωση ή πριν την ολοκλήρωση της προσπάθειας για ρεκόρ ή δεν μπορεί να ριφθεί από το αεροσκάφος καύσιμο, έρμα ή άλλα άχρηστα αντικείμενα.
- 3.4.6 Ένα Υπερελαφρό ή Paramotor απογειούμενο με τα πόδια πρέπει να απογειωθεί από επιφάνεια που η κλίση της δεν ξεπερνά το 1% σε μια ακτίνα 100 m από το σημείο απογείωσης.
- 3.4.7 Για την απόκτηση ρεκόρ με αμφίβιο, αυτό πρέπει να απογειωθεί από την ξηρά και να προσγειωθεί σε νερό ή το αντίστροφο.
- 3.4.8 Πρέπει να υπάρχει στο αεροσκάφος βαρογράφος και/ή καταγραφέας πτήσης GNSS.
- 3.4.9 Ο πιλότος και το πλήρωμα πρέπει να κατέχουν μια αθλητική άδεια της FAI.

### 3.5 Ειδικοί κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή χωρίς προσγείωση.

- 3.5.1 Η απόσταση πρέπει να μετρείται ως ο μέγιστος κύκλος που ενώνει τα σημεία απογείωσης και προσγείωσης.

### 3.6 Ειδικοί κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή χωρίς ισχύ κινητήρα

- 3.6.1 Πρέπει να μεταφέρεται βαρογράφος ή καταγραφέας πτήσης GNSS για καταγραφή χρήσης του κινητήρα

- 3.6.2 Το αεροσκάφος πρέπει να έχει τον κινητήρα του σβηστό πριν διασχίσει την γραμμή εκκίνησης και δεν πρέπει να επανεκκίνηση τον κινητήρα πριν διασχίσει τη γραμμή τερματισμού.
- 3.6.3 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι ικρότερο από το υψόμετρο στη γραμμή εκκίνησης.
- 3.6.4 Η απόσταση πρέπει να ι ετριέται ως ο μέγιστος κύκλος που ενώνει το σημείο στο οποίο διεσχίσθει η γραμμή εκκίνησης με το σημείο στο οποίο διεσχίσθει η γραμμή τερματισμού.

### **3.7 Ειδικοί κανόνες για απόσταση σε ευθεία γραμμή με περιορισμό καυσίμου.**

- 3.7.1 Το αεροσκάφος δεν πρέπει να μεταφέρει περισσότερο από 7.5 kg καυσίμου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως απαιτείται.
- 3.7.2 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από αυτό του σημείου απογείωσης.
- 3.7.3 Η απόσταση θα μετριέται ως ο μέγιστος κύκλος που ενώνει το σημείο απογείωσης και το σημείο στο οποίο διεσχίσθει η γραμμή τερματισμού.

### **3.8 Ειδικοί κανόνες για κλειστές διαδρομές.**

- 3.8.1 Οι γραμμές εκκίνησης και τερματισμού μιας κλειστής διαδρομής πρέπει να έχουν ένα κοινό σημείο το οποίο είναι το σημείο εκκίνησης και το σημείο τερματισμού της διαδρομής.
- 3.8.2 Κλειστές διαδρομές λιγότερο ή ίσες με 100 Km πρέπει να επιτευχθούν με ένα σκέλος απομάκρυνσης και ένα επιστροφής ή με τριγωνική πορεία. Κλειστές διαδρομές μεγαλύτερων αποστάσεων πρέπει να αποτελούνται από 3 έως 6 σκέλη.
- 3.8.3 Όλα τα σκέλη των κλειστών διαδρομών πρέπει να έχουν ίδιο μήκος με τις ακόλουθες επιτρεπόμενες αποκλίσεις:
- 3 σκέλη: όλα τα σκέλη πρέπει να είναι μεταξύ 28% και 38% του συνολικού μήκους της διαδρομής.
  - 4 σκέλη: όλα τα σκέλη πρέπει να είναι μεταξύ 20% και 30% του συνολικού μήκους της διαδρομής.
  - 5 σκέλη: όλα τα σκέλη πρέπει να είναι μεταξύ 15% και 25% του συνολικού μήκους της διαδρομής.
  - 6 σκέλη: όλα τα σκέλη πρέπει να είναι μεταξύ 11% και 27% του συνολικού μήκους της διαδρομής.
- 3.8.4 Σε κλειστές διαδρομές 3 ή περισσότερων σκελών, οι αλλαγές πορείας σε κάθε σημείο στροφής δεν πρέπει να ξεπερνούν τις 145 μοίρες.
- 3.8.5 Το μήκος μιας κλειστής διαδρομής πρέπει να μετριέται σαν το άθροισμα των μέγιστων κύκλων που ενώνουν το σημείο εκκίνησης με το σημείο τερματισμού, δια μέσου των σημείων στροφής, με τη σειρά που ακολουθεί το αεροσκάφος.
- 3.8.6 Μια κλειστή διαδρομή μπορεί να ακολουθηθεί μόνο μια φορά.
- 3.8.7 Ένα σημείο στροφής θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί όταν έχει ληφθεί φωτογραφία του σημείου από το σωστό φωτογραφικό τομέα (Κεφάλαιο 5.8.4 του παρόντος εγγράφου) ή η πορεία στον καταγραφέα πτήσης δείχνει να περνά από το σωστό φωτογραφικό τομέα.

### **3.9 Ειδικοί κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή χωρίς προσγείωση.**

- 3.9.1 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή εκκίνησης.

### **3.10 Ειδικοί κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή χωρίς ισχύ κινητήρα.**

- 3.10.1 Ο βαρογράφος ή ο καταγραφέας πτήσης GNSS που χρησιμοποιούνται πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καταγράψουν χρήση του κινητήρα.
- 3.10.2 Το αεροσκάφος πρέπει να έχει τον κινητήρα του σβηστό πριν διασχίσει τη γραμμή εκκίνησης και δεν πρέπει να τον εκκινήσει ξανά μέχρι να διασχίσει τη γραμμή τερματισμού.
- 3.10.3 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή εκκίνησης.

### **3.11 Ειδικοί κανόνες για διάνυση απόστασης σε κλειστή διαδρομή με περιορισμό καυσίμου.**

- 3.11.1 Το αεροσκάφος δεν πρέπει να μεταφέρει περισσότερο από 7.5 kg καυσίμου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως απαιτείται.
- 3.11.2 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή εκκίνησης.

### **3.12 Ειδικοί κανόνες για ρεκόρ ύψους.**

- 3.12.1 Πρέπει να χρησιμοποιούνται βαρογράφοι ή καταγραφείς πτήσης GNSS με δυνατότητα καταγραφής υψομέτρου και πρέπει να υποβάλλεται μαζί με τη διεκδίκηση του ρεκόρ και έγκυρο πιστοποιητικό βαθμονόμησης τους.

3.12.2 Το υψόμετρο που επιτυγχάνεται πρέπει να είναι το αληθές υψόμετρο, μετρημένο από την επιφάνεια της θάλασσας, όπως καθορίζεται από τους κανόνες μέτρησης της χώρας που πραγματοποιήθηκε η πτήση.

### 3.13 Ειδικοί κανόνες για ρεκόρ χρόνο ανόδου.

3.13.1 Πρέπει να χρησιμοποιούνται βαρογράφοι ή καταγραφείς πτήσεις GNSS με δυνατότητα καταγραφής υψόμετρου και πρέπει να υποβάλλεται μαζί με τη διεκδίκηση του ρεκόρ και έγκυρο πιστοποιητικό βαθμονόμησης τους.

3.13.2 Ο καταμετρημένος χρόνος πρέπει να είναι από την ακινησία σε οριζόντιο διάδρομο μέχρι την άφιξη στο καθορισμένο ύψος πάνω από το υψόμετρο του σημείου απογείωσης, όπως καθορίζεται από τους κανόνες μέτρησης της χώρας που πραγματοποιήθηκε η πτήση.

### 3.14 Ειδικοί κανόνες για ταχύτητα σε ευθεία πορεία.

3.14.1 Η πορεία πρέπει να είναι ευθεία με ελάχιστο μήκος 15 km.

3.14.2 Πριν διασχίσει τη γραμμή εκκίνησης το αεροσκάφος πρέπει να πετά οριζόντια για τα τελευταία 1.000 m με μια ανοχή 100 m.

3.14.3 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή εκκίνησης.

3.14.4 Σαν ταχύτητα θα θεωρηθεί ως ο μέσος όρος των δύο ταχυτήτων δύο διαδοχικών διαδρομών στην ίδια πορεία αλλά σε αντίθετες κατευθύνσεις. Οι δύο διαδρομές πρέπει να ολοκληρωθούν το πολύ μέσα σε 1 ώρα χωρίς προσγείωση μεταξύ των διαδρομών.

3.14.5 Το υψόμετρο στο οποίο το αεροσκάφος διασχίζει τη γραμμή εκκίνησης στη δεύτερη διαδρομή πρέπει να είναι  $\pm 100$  m από το υψόμετρο στο οποίο διέσχισε τη γραμμή εκκίνησης στην πρώτη διαδρομή.

### 3.15 Ειδικοί κανόνες για ταχύτητα σε κλειστή διαδρομή.

3.15.1 Μπορούν να διεκδικηθούν ρεκόρ ταχύτητας σε κλειστές διαδρομές μήκους 50, 100, 500 και 1000 Km.

3.15.2 Το μήκος της κλειστής διαδρομής δεν πρέπει να είναι μικρότερο από την απόσταση του διεκδικούμενου ρεκόρ.

3.15.3 Πριν διασχίσει τη γραμμή εκκίνησης το αεροσκάφος πρέπει να πετά οριζόντια για τα τελευταία 1.000 m με μια ανοχή 100 m.

3.15.4 Το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή τερματισμού δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το υψόμετρο του αεροσκάφους στη γραμμή εκκίνησης.

3.15.5 Σαν ταχύτητα θα θεωρηθεί η ταχύτητα στην απόσταση του διεκδικούμενου ρεκόρ και όχι στο μήκος της κλειστής διαδρομής που πέταξε το αεροσκάφος.

### 3.16 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ ΡΕΚΟΡ

Η διαδικασία για υλοποίηση διεκδικήσεων Παγκόσμιων ρεκόρ περιγράφεται λεπτομερώς στο Κεφάλαιο 6 του FAI General section.

3.16.1 Θα πρέπει να συντάσσεται ένα αρχείο ρεκόρ για κάθε διεκδικούμενο ρεκόρ. Αυτό θα πρέπει να αποτελείται από την εγκεκριμένη από την CIMA φόρμα δήλωσης του τύπου του διεκδικούμενου ρεκόρ, πλήρως συμπληρωμένη και περιέχουσα συνημμένα όλες τις αναγκαίες πρόσθετες πληροφορίες για την επαλήθευση της πτήσης και της διεκδίκησης του ρεκόρ. Οι φόρμες είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση [www.fai.org/microlight/documents/sc10](http://www.fai.org/microlight/documents/sc10)

3.16.2 Όλες οι φόρμες και τα πιστοποιητικά πρέπει να υπογράφονται ή να επικυρώνονται από τους επίσημους παρατηρητές που ελέγχουν την απόπειρα ρεκόρ.

### 3.17 ΡΕΚΟΡ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ

3.17.1 Αν μια επίδοση σε ένα task σε ένα πρωτάθλημα μπορεί να συγκριθεί απευθείας με την επίδοση σε ένα task σε ένα διαφορετικό πρωτάθλημα, τότε μπορούν να δημιουργηθούν Παγκόσμια ρεκόρ πρωταθλημάτων στην κατηγορία για την επίδοση αυτή.

3.17.2 Ρεκόρ πρωταθλημάτων για Υπερελαφρά και Paramotors μπορούν να δημιουργηθούν μόνο κατά τη διάρκεια έγκυρων αγωνιστικών tasks από ικανούς αγωνιζόμενους σε πρωταθλήματα Υπερελαφρών ή Paramotor FAI category 1 ή σε FAI World Air Games.

3.17.3 Ένα ρεκόρ πρωταθλήματος μπορεί να διεκδικηθεί για επιδόσεις μόνον αν δεν έχουν επιβληθεί ποινές ή άλλες ρυθμίσεις στη βαθμολόγηση του task του αγωνιζόμενου.

3.17.4 Η συμπλήρωση των επίσημων φορμών διεκδίκησης ρεκόρ είναι ευθύνη του διεκδικητή του ρεκόρ. Οι φόρμες είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση [www.fai.org/microlight/documents/sc10](http://www.fai.org/microlight/documents/sc10)

3.17.5 Αν το αντικείμενο ενός ρεκόρ είναι χρόνος κανονικοποιημένος σε συνθήκες ISA στην επιφάνεια της θάλασσας, τότε ο χρόνος πτήσης πρέπει να κανονικοποιηθεί σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο::

Χρόνος κανονικοποιημένος σε συνθήκες ISA στην επιφάνεια της θάλασσας σε δευτερόλεπτα =

$$\frac{T1}{0.5331359 \sqrt{\frac{P1}{t1 + 273}}}$$

Όπου

T1 = Η πραγματική επίδοση του πιλότου σε δευτερόλεπτα

P1 = Πίεση περιβάλλοντος σε Mb

t1 = Θερμοκρασία περιβάλλοντος σε βαθμούς Celsius

- 3.17.6 Οι χρόνοι (αν απαιτείται μετά από κανονικοποίηση), αν είναι μικρότεροι των 5 λεπτών πρέπει να στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο 0.01 δευτερόλεπτο, αλλιώς στο πλησιέστερο δευτερόλεπτο. Οι αποστάσεις πρέπει να στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο 0.01 Km. Ένα νέο ρεκόρ πρωταθλήματος πρέπει απλώς να ξεπερνά το προηγούμενο ρεκόρ.
- 3.17.7 Όταν μια αλλαγή στους κανονισμούς του πρωταθλήματος δεν επιτρέπει την σύγκριση επιδόσεων με αυτές προηγούμενων πρωταθλημάτων τότε πρέπει να δημιουργείται ένα νέο ρεκόρ και το παλιό να αποσύρεται..
- 3.17.8 Διαθέσιμα ρεκόρ Πρωταθλήματος
- 3.17.8.1 ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΚΑΥΣΙΜΟΥ
- Μπορεί να δημιουργηθεί σε οποιοδήποτε task από τη λίστα των task όπου το καύσιμο μετριέται πριν την απογείωση.
  - Το φορτίο καυσίμου στην απογείωση δεν πρέπει να ξεπερνά:  
Κατηγορίες PF1 & PL1: 1.5 Kg  
Κατηγορίες WL1, AL1, PF2 & PL2: 4 Kg  
Κατηγορίες WL2 & AL2: 6 Kg
  - Η απόσταση μετριέται από την πύλη εκκίνησης μέχρι το σημείο της μέγιστης απόστασης από την πύλη εκκίνησης πριν την πρώτη προσγείωση.
  - Η επίδοση του πιλότου εκφράζεται σαν μια απόσταση σε Km.
- 3.17.8.2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΚΑΥΣΙΜΟΥ
- Μπορεί να δημιουργηθεί σε οποιοδήποτε task από τη λίστα των task όπου το καύσιμο μετριέται πριν την απογείωση.
  - Το φορτίο καυσίμου στην απογείωση δεν πρέπει να ξεπερνά:  
Κατηγορίες PF1 & PL1: 1.5 Kg  
Κατηγορίες WL1, AL1, PF2 & PL2: 4 Kg  
Κατηγορίες WL2 & AL2: 6 Kg
  - Ο χρόνος που μετριέται είναι από την πύλη εκκίνησης μέχρι την πύλη τερματισμού ή, αν αυτή δεν καθορίζεται στο task, μέχρι το σημείο μέγιστης απόστασης από την πύλη εκκίνησης πριν την πρώτη προσγείωση.
  - Η επίδοση του πιλότου εκφράζεται σαν χρόνος.
- 3.17.8.3 ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ ('Clover leaf slalom')
- Πρόκειται για το Task 3.C7 όπως καθορίζεται στον τρέχοντα κατάλογο task.
  - Το τετράγωνο σχέδιο του task δεν πρέπει να είναι μικρότερο από:  
70.71 m για τις κατηγορίες PF1 και PL1  
100 m για τις κατηγορίες PF2 και PL2
  - Ενώ ο πιλότος βρίσκεται στην πορεία του ο τοπικός άνεμος δεν πρέπει να ξεπερνά τα 10Kt (18 Km/h) κατά μέσο όρο
  - Ένας πιλότος έχει τα προσόντα για ένα ρεκόρ αν η βαθμολόγησή του στο task περιλαμβάνει NQ = 9.
  - Η επίδοση του πιλότου εκφράζεται σαν χρόνος κανονικοποιημένος σε συνθήκες ISA στην επιφάνεια της θάλασσας.
- 3.17.8.4 ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ ('Japanese slalom')
- Πρόκειται για το Task 3.C8 όπως καθορίζεται στον τρέχοντα κατάλογο task.
  - Το σχέδιο πλέγματος του task δεν πρέπει να είναι μικρότερο από:  
50 m για τις κατηγορίες PF1 και PL1  
70.71 m για τις κατηγορίες PF2 και PL2
  - Ενώ ο πιλότος βρίσκεται στην πορεία του ο τοπικός άνεμος δεν πρέπει να ξεπερνά τα 10Kt (18 Km/h) κατά μέσο όρο

- Ένας πιλότος έχει τα προσόντα για ένα ρεκόρ αν η βαθμολόγησή του στο task περιλαμβάνει NQ = 9.
- Η επίδοση του πιλότου εκφράζεται σαν χρόνος κανονικοποιημένος σε συνθήκες ISA στην επιφάνεια της θάλασσας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4, Πρωταθλήματα

### ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ

#### 4.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Αναφορές στο General Section του Αθλητικού Κώδικα:

Κεφάλαιο 1: Η εξουσία της FAI

Κεφάλαιο 3: Αθλητικές διοργανώσεις

Κεφάλαιο 4: Έλεγχος Αθλητικών Διοργανώσεων

Κεφάλαιο 5: Διαμαρτυρίες, ποινές.

Σημειώστε πως οι αναφορές στο General Section καλύπτουν τα World Air Games κλπ.

#### 4.2 ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός των πρωταθλημάτων είναι να παρέχουν έναν υγιή και ικανοποιητικό ανταγωνισμό, να αναδεικνύουν τους Παγκόσμιους ή Ευρωπαϊκούς Πρωταθλητές σε κάθε κατηγορία και να ενισχύουν την φιλία ι εταξύ των πιλότων όλων των χωρών.

#### 4.3 ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

4.3.1 Παγκόσμια και Ευρωπαϊκά Πρωταθλήματα μπορούν αν διοργανώνονται μόνον από μια Εθνική Αερολέσχη αποδεκτή από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI (CIMA) ως ικανή να διοργανώσει το Πρωτάθλημα.

4.3.2 Για να είναι έγκυρο ένα Παγκόσμιο ή Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα πρέπει να υπάρχουν αθλητές τουλάχιστον από 4 χώρες σε μια κατηγορία, έτοιμοι να πετάξουν το πρώτο task.

4.3.3 Ο τίτλος του Πρωταθλητή θα απονέμεται μόνον αν υπήρξαν τουλάχιστον 6 έγκυρα tasks στην κατηγορία.

#### 4.4 ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ

Μια προκαταρκτική διεκδίκηση θα πρέπει να ληφθεί από την CIMA τρία χρόνια πριν τη διοργάνωση, με την λεπτομερή διεκδίκηση, η οποία περιλαμβάνει τους Τοπικούς Κανονισμούς (S10 A3), να έχει την αποδοχή της CIMA εάν είναι δυνατόν όχι λιγότερο από έναν χρόνο πριν. Το ταχύτερο δυνατόν μετά την αποδοχή θα πρέπει να κυκλοφορήσει πρόσκληση συμμετοχής σε όλες τις Εθνικές Αερολέσχες.

##### 4.4.1 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

Από τη στιγμή που μια διεκδίκηση γίνεται αποδεκτή, η CIMA θα πρέπει να ορίσει έναν παρατηρητή που να βεβαιώσει ότι οι προετοιμασίες έχουν ολοκληρωθεί έγκαιρα. Ο παρατηρητής πρέπει να είναι μέλος Ελληνόδικου Επιτροπής, κριτής ή άτομο με εξειδικευμένη γνώση των πρωταθλημάτων. Ο παρατηρητής θα πρέπει να προσκληθεί να επισκεφτεί το χώρο του πρωταθλήματος περίπου 6 εβδομάδες πριν την έναρξη της διοργάνωσης και σε κάθε δοκιμαστικό αγώνα που θα οργανωθεί πριν τη διοργάνωση.

##### 4.4.2 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΓΩΝΑ

Όπου ο υποψήφιος διευθυντής αγώνα για πρωτάθλημα Κατηγορίας 1 δεν έχει διοργανώσει στο παρελθόν ένα επιτυχημένο πρωτάθλημα Υπερελαφρών ή Paramotor της FAI, τότε θα πρέπει τουλάχιστον:

- 1) Να έχει συμμετάσχει ενεργά σε πρωτάθλημα Υπερελαφρών ή Paramotor της FAI σαν αγωνιζόμενος, αρχηγός ομάδας ή πρόσωπο με οργανωτική αρμοδιότητα στο πρωτάθλημα που προβλέπεται από τους Τοπικούς Κανονισμούς, και
- 2) Να έχει οργανώσει εθνικούς αγώνες.

Αποδεικτικά αυτής της εμπειρίας θα πρέπει να προσκομιστούν στην CIMA με τη μορφή ενός περιεκτικού βιογραφικού σημειώματος με την υποστήριξη της Εθνικής Αερολέσχης που υποβάλλει την διεκδίκηση και επαληθευόμενα από το Γραφείο της CIMA ή από αντιπρόσωπο της CIMA.

#### 4.5 ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.5.1 Οι πτήσεις των Πρωταθλημάτων πρέπει να ελέγχονται σε συμφωνία με τους κανονισμούς που περιέχονται στον Αθλητικό Κώδικα (General Section και Section 10) και τους δημοσιευμένους τοπικούς κανονισμούς για τη διοργάνωση. (Αναφορά στο Master Local Regulations, Section 10 Παράρτημα 3)

4.5.2 Η συνολική διάρκεια των Πρωταθλημάτων δεν πρέπει να ξεπερνά τις 14 ημέρες, συμπεριλαμβανομένων των τελετών έναρξης και λήξης.

4.5.3 Θα πρέπει να υπάρχει για όλους τους διαγωνιζόμενους μια επίσημη περίοδος προπόνησης διάρκειας τουλάχιστον 2 και όχι πάνω από 5 ημέρες, αμέσως μετά την έναρξη των Πρωταθλημάτων. Όλη η υποδομή για τον αγώνα (κατασκήνωση, χάρτες, γραφεία, βαθμολόγηση...) πρέπει να είναι έτοιμη για την πρώτη μέρα της επίσημης περιόδου προπόνησης. Αν είναι εφικτό, σε μια τουλάχιστον ημέρα προπόνησης θα πρέπει να εκτελείται ένα task κάτω από αγωνιστικές συνθήκες για να ελεγχθεί η αποτελεσματικότητα της οργάνωσης. Οι βαθμολογίες που θα προκύψουν δεν θα ληφθούν υπόψη.

- 4.5.4 Για να ληφθεί υπόψη σαν task Πρωταθλήματος, όλοι οι διαγωνιζόμενοι της κατηγορίας θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία τουλάχιστον μιας αγωνιστικής πτήσης έγκαιρα για να εκτελέσουν το task.
- 4.5.5 Θα υπάρχει, κανονικά, μια μέρα ανάπαυσης μόνο μετά από 6 συνεχείς μέρες πτήσεων, εκτός αν η μέρα αυτή είναι η τελευταία των Πρωταθλημάτων. Η πολιτική για τις μέρες ανάπαυσης θα πρέπει να ανακοινώνεται από τον Διευθυντή στην πρώτη ενημέρωση.
- 4.5.6 Μετάλλια της FAI θα απονέμονται στον πρώτο, δεύτερο και τρίτο διαγωνιζόμενο σε κάθε κατηγορία και Διπλώματα της FAI θα απονέμονται στους πρώτους 10 αθλητές της κατηγορίας. Μετάλλια της FAI θα απονέμονται στις πρώτες, δεύτερες και Τρίτες Εθνικές ομάδες. Οι οργανωτές μπορούν να απονέμουν διακρίσεις κατά την κρίση τους.

#### 4.6 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

- 4.6.1 Οι τοπικοί κανονισμοί είναι οι κανόνες για μια συγκεκριμένη διοργάνωση οι οποίοι προετοιμάζονται από τους διοργανωτές για υποβολή στη CIMA για έγκριση τουλάχιστον έναν χρόνο πριν τη διοργάνωση. Πρέπει να χρησιμοποιούν τη κύρια μορφή εγγράφου που αναφέρεται στο Παράρτημα 3 του παρόντος εγγράφου και κάθε τροποποίηση να έχει εγκριθεί από την CIMA. Οι Τοπικοί Κανονισμοί και η φόρμα συμμετοχής πρέπει να αποστέλλονται στις Εθνικές Αερολέσχες όχι λιγότερο από 6 μήνες πριν την έναρξη της διοργάνωσης και να αναφέρουν το ποσό της συμμετοχής και τι καλύπτει αυτό.

##### 4.6.1.1 ΠΟΣΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Στο ποσό συμμετοχής πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- Χρήση του αεροδρομίου και της περιοχής των task κατά τη διάρκεια της διοργάνωσης.
- Ένα αντίγραφο του επίσημου χάρτη του αγώνα για κάθε πιλότο και αρχηγό ομάδας.
- Αριθμοί συμμετοχής, ταυτότητες, Τελετές Έναρξης και Λήξης και όλες οι πληροφορίες για το πρωτάθλημα.

- 4.6.1.2 Οι διοργανωτές μπορούν να δώσουν στους αγωνιζόμενους ένα έγγραφο με συμπληρωματικές πληροφορίες κατά την άφιξή τους στο χώρο του Πρωταθλήματος. Κάθε υλικό που έχει την ισχύ αγωνιστικού κανονισμού πρέπει να έχει εγκριθεί, τουλάχιστον από το Γραφείο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI. Μόνο δευτερεύοντα θέματα μπορούν να εγκριθούν με αυτή τη μέθοδο. Οι τοπικοί κανονισμοί και οι συμπληρωματικές πληροφορίες δεν πρέπει να είναι σε αντίθεση με τους Γενικούς κανόνες.

- 4.6.1.3 Ομάδες που επιθυμούν να επωφεληθούν από την επίσημη περίοδο προπόνησης πρέπει να είναι σε θέση να εγγραφούν και να λάβουν όλα όσα αναφέρονται στην παράγραφο 4.6.1.1 τουλάχιστον την προηγούμενη μέρα της έναρξης της πρώτης επίσημης προπόνησης.

- 4.6.2 Μόλις αρχίσουν οι αγωνιστικές πτήσεις την πρώτη μέρα των αγώνων δεν μπορεί πλέον να γίνει αλλαγή σε κανονισμούς ή κανόνες. Οποιοσδήποτε επιπρόσθετος απαιτήσεις στα πλαίσια των κανόνων που χρειάζονται κατά τη διάρκεια της διοργάνωσης δεν πρέπει να έχουν αναδρομική ισχύ.

##### 4.6.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Θα υπάρχει μια διορισμένη ελλανόδικος επιτροπή αποτελούμενη από 3 άτομα διαφορετικών εθνικοτήτων με εξαίρεση αυτή των διοργανωτών. Ο πρόεδρος της ελλανόδικου επιτροπής θα διορίζεται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI. Τα άλλα δύο μέλη της επιτροπής θα αναγνωρίζονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI.

#### 4.7 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

- 4.7.1 Η Εθνική Αερολέσχη που διοργανώνει τα Πρωταθλήματα πρέπει να διορίσει έναν Διευθυντή Πρωταθλημάτων, αποδεκτό από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI όχι αργότερα από 6 μήνες πριν τη διοργάνωση. Οποιαδήποτε αλλαγή του Διευθυντή πρέπει να εγκριθεί από το Γραφείο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI.

Ο Διευθυντής θα αναλάβει τη συνολική επιχειρησιακή ευθύνη για την διοργάνωση, συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος των tasks που θα πραγματοποιηθούν. Είναι επίσης υπεύθυνος για τη δημοσίευση ενός τελικού καταλόγου συμμετεχόντων και των ονομάτων των επικεφαλής των αγώνων έως την έναρξη της Ενημέρωσης την πρώτη μέρα πτήσεων, για την έκδοση των αποτελεσμάτων κάθε ημέρας με ελάχιστη καθυστέρηση και κατ' απαίτηση, για τη δημοσιοποίηση όλων των περιπτώσεων που είχαν οποιαδήποτε επίδραση στη βαθμολόγηση των tasks, συμπεριλαμβανομένων των συντεταγμένων των σημείων στροφής, κρυφών πυλών, σημάτων στο έδαφος κ.λ.π. και για την αναφορά όλων των αποτελεσμάτων στην Εθνική του Αερολέσχη με κοινοποίηση στην FAI και τον Πρόεδρο της Επιτροπής Υπερελαφρών της FAI, συμπεριλαμβάνοντας λεπτομέρειες για διαμαρτυρίες ή σοβαρά προβλήματα που παρουσιάστηκαν (Παράρτημα 5 του Section 10, Σημειώσεις για Διευθυντές).

- 4.7.2 Ο Διευθυντής ή ο αναπληρωτής του πρέπει να είναι διαθέσιμος στο χώρο του Πρωταθλήματος όλες τις ώρες κατά τη διάρκεια της περιόδου των αγωνιστικών πτήσεων. Εάν μια κατηγορία πρωταθλήματος πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε διαφορετικό σημείο, πρέπει να οριστεί ένας Διευθυντής για την κατηγορία αυτή (π.χ. Διευθυντής PF).

#### 4.8 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

- 4.8.1 Οι διοργανωτές πρέπει να παρέχουν όλες τις αναγκαίες διευκολύνσεις για την ικανοποιητική λειτουργία των Πρωταθλημάτων και να παρέχουν σε κάθε Αρχηγό Ομάδας τις παρακάτω πληροφορίες κατ' ελάχιστο, όσο το

δυνατόν νωρίτερα (Παραρτήματα 2 & 3 του Section 10).

- Πρόγραμμα των Πρωταθλημάτων με ημερομηνίες και χρόνους.
- Τα ονόματα του Διευθυντή, των επικεφαλής του αγώνα, της ελλανόδικου επιτροπής και των εφόρων.
- Γενικές επιχειρησιακές πληροφορίες που περιλαμβάνουν μετεωρολογικές πληροφορίες και ρυθμίσεις ασφάλειας, διευκολύνσεις για επισκευές και πληροφορίες για επικοινωνίες.
- Πληροφορίες για πιθανά tasks, εναέριο χώρο και πιθανούς κινδύνους.
- Ρυθμίσεις για διαμονή και διατροφή, συμπεριλαμβανομένων διευκολύνσεων για δημοσιογράφους και επισκέπτες.
- Σχέδια των αεροδρομίων ή των σημείων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν που να δείχνουν το χώρο πτήσεων και τη θέση των εισόδων και των διοικητικών και υπηρεσιακών κτιρίων, των χώρων σταθμεύσεως των οχημάτων και των θέσεων κάμπινγκ.
- Πλήρη κατάλογο εγγράφων και εξοπλισμού που θα προσκομίσουν οι διαγωνιζόμενοι.
- Μια προσωρινή λίστα συμμετεχόντων αν ζητηθεί.
- Οποιοσδήποτε διευκολύνσεις σε πρόσθετη γλώσσα ή διευκολύνσεις διερμηνείας.
- Ο αριθμός των ειδικών, αν υπάρχουν, που μπορεί να συνοδεύουν τους διαγωνιζόμενους επιπροσθέτως των επίσημων πληρωμάτων της ομάδας.

#### 4.9 ΕΦΟΡΟΙ

4.9.1 Οι διοργανωτές πρέπει να ορίσουν όχι λιγότερο από 2 εφόρους. Εάν υπερελαφρά και paramotors διαγωνίζονται στον ίδιο τόπο και χρόνο, τότε θα υπάρχουν τουλάχιστον 3 εφοροι.

Όλοι οι εφοροι θα είναι διαφορετικών εθνικοτήτων, εξαιρουμένης αυτής του διοργανωτή, εκτός από την περίπτωση κωλύματος της τελευταίας στιγμής ενός επόπτη οπότε μπορεί να προσκληθεί ένας αναπληρωματικός έφορος οποιασδήποτε εθνικότητας που είναι αποδεκτός από τους άλλους εφόρους.

Οι εφοροι πρέπει να μιλάνε μια κοινή γλώσσα, κατά προτίμηση Αγγλικά, και να έχουν μεγάλη εμπειρία σε διεθνείς αγώνες Υπερελαφρών ή Paramotor ή άλλους αγώνες της FAI.

Ένας έφορος θα πρέπει, αν είναι εφικτό, να ομιλεί την γλώσσα των διοργανωτών.

Ένας έφορος θα πρέπει, αν είναι εφικτό, να είναι πιλότος στον τύπο του αεροσκάφους που διαγωνίζεται στα πρωταθλήματα, κατά προτίμηση με εμπειρία σαν διαγωνιζόμενος στον τύπο αυτό με διεθνή πείρα.

4.9.2 Τουλάχιστον 1 έφορος πρέπει να είναι παρών σε κάθε σημείο του Πρωταθλήματος ή περιοχή αγώνων καθ' όλη τη διάρκεια των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων (General Section 4.3.4.2).

#### 4.10 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ NATIONAL TEAMS

4.10.1 Οι διοργανωτές πρέπει να δηλώσουν στους Τοπικούς Κανονισμούς τον μέγιστο αριθμό Υπερελαφρών αεροσκαφών και Paramotor που μπορεί να συμμετάσχουν από μια Εθνική Αερολέσχη και τον μέγιστο αριθμό συμμετοχών που μπορεί να έχει μια Εθνική Αερολέσχη σε κάθε κατηγορία. Κάθε Εθνική Αερολέσχη πρέπει να ορίσει έναν Αρχηγό Ομάδας.

4.10.2 Αλλαγή από μια κατηγορία σε άλλη δεν επιτρέπεται μετά την καταληκτική ημερομηνία εκτός αν η συμμετοχή είναι περιορισμένη ή το Πρωτάθλημα δεν διεξάγεται σε μια κατηγορία..

4.10.3 Κάθε Εθνική Αερολέσχη πρέπει να επιλέξει τον Αρχηγό Ομάδας της, τον αναπληρωτή αρχηγό ομάδας, αγωνιζόμενους και πληρώματα, με την προϋπόθεση ότι αυτοί ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κανόνων. Δεν επιτρέπεται περισσότερο από ένας πιλότος ή ένα πλήρωμα για κάθε διαγωνιζόμενο αεροσκάφος. Τα πληρώματα εδάφους μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. (Section 10 Παράρτημα 3, φόρμα συμμετοχής).

4.10.4 Ο Αρχηγός Ομάδας μπορεί να είναι αγωνιζόμενος ή πλήρωμα αλλά συνίσταται με έμφαση να είναι εφεδρικός. Αν δεν είναι αγωνιζόμενος ο αρχηγός ομάδας μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. Αν μια Κατηγορία πρόκειται να πετάξει ξεχωριστά, ένας αναπληρωτής Αρχηγός Ομάδας θα πρέπει να οριστεί για αυτήν.

4.10.5 Οι Εθνικές Αερολέσχες μπορούν να έχουν ένα επιπλέον αμιγώς γυναικείο πλήρωμα ανά κατηγορία από τον μέγιστο αριθμό που δήλωσε ο διοργανωτής στους τοπικούς κανονισμούς.

4.10.6 Οι Εθνικές Αερολέσχες μπορούν να έχουν έναν επιπλέον ανάπηρο (σε αμαξίδιο) πιλότο στην κατηγορία PL1 από τον μέγιστο αριθμό που δήλωσε ο διοργανωτής στους τοπικούς κανονισμούς.

#### 4.11 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΡΧΗΓΩΝ ΟΜΑΔΩΝ

4.11.1 Ο αρχηγός ομάδας είναι ο σύνδεσμος μεταξύ των διοργανωτών και της ομάδας του και είναι υπεύθυνος για την κατάλληλη συμπεριφορά των μελών της ομάδας του και για να εξασφαλίζει ότι δεν πετάνε αγωνιζόμενοι άρρωστοι ή ενώ υποφέρουν από οποιαδήποτε ανικανότητα που θα μπορούσε να βάλει σε κίνδυνο της ασφάλεια των άλλων και ότι έχουν διαβάσει και κατανοήσει τους κανονισμούς.

#### 4.12 ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΠΙΛΟΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΩΝ

4.12.1 Ένας αγωνιζόμενος πιλότος θα πρέπει να είναι ενός επαρκούς επιπέδου ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός διεθνούς Πρωταθλήματος και να κατέχει άδεια χειριστή ή πιστοποιητικό εν ισχύ.

4.12.2 Κάθε αγωνιζόμενος πιλότος και πλοηγός πρέπει να έχει μια ισχύουσα αθλητική άδεια της FAI, εκδοθείσα από την Εθνική του Αερολέσχη. Ένας πλοηγός πρέπει να έχει φτάσει στην ηλικία των 14 χρόνων.

#### 4.13 ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- 4.13.1 Τα αεροσκάφη και ο άλλος εξοπλισμός που υποχρεούνται να φέρουν οι αγωνιζόμενοι πρέπει να είναι μιας απόδοσης και ενός επιπέδου κατάλληλου για την διοργάνωση. Ένα αεροσκάφος που δεν πληρεί τον ορισμό Υπερελαφρού αεροσκάφους ή Paramotor (Section 10 Παρ. 1.3) δεν μπορεί να πετάξει στον αγώνα.
- 4.13.2 Κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να κατέχει ένα ισχύον πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή άδεια να πετά που να μην αποκλείει την αγωνιστική πτήση. Αυτό το έντυπο πρέπει να έχει εκδοθεί ή να είναι αποδεκτό από τη χώρα προέλευσης του αεροσκάφους, ή από τη χώρα που δηλώνει το αεροσκάφος ή από τη χώρα των οργανωτών.
- 4.13.3 Ένα αεροσκάφος θα πετά καθ' όλη τη διάρκεια των Πρωταθλημάτων ως ξεχωριστή κατασκευαστική μονάδα χρησιμοποιώντας την ίδια ομάδα εξαρτημάτων που χρησιμοποιήθηκαν από τη πρώτη μέρα. Εντούτοις, οι προπέλες μπορεί να αλλάξουν για την ενίσχυση της απόδοσης με την προϋπόθεση ότι το όριο βάρους του αεροπλάνου δεν ξεπερνιέται, και ότι το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας το επιτρέπει.
- 4.13.4 Ένα αλεξίπτωτο ανάγκης εξαιρείται από τις απαιτήσεις μέγιστους βάρους του αεροσκάφους και στην περίπτωση ενός αεροσκάφους PF ή PL αυτό δεν θεωρείται σαν μέρος της κατασκευαστικής οντότητας και μπορεί να αφαιρεθεί ή να προστεθεί κατά τη διάρκεια ενός αγώνα.
- 4.13.5 Όλα τα αεροσκάφη πρέπει να είναι διαθέσιμα στους διοργανωτές κατά τη διάρκεια των εγγραφών για έναν έλεγχο αποδοχής στην διαμόρφωση με την οποία θα πετάξουν.
- 4.13.6 Οι διοργανωτές έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν την πλοιομότητα κάθε διαγωνιζόμενου αεροσκάφους και, αν είναι αναγκαίο, να το καθλώσουν στο έδαφος για λόγους ασφαλείας οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια των Πρωταθλημάτων.
- 4.13.7 Διαγωνιζόμενα αεροσκάφη στις κατηγορίες AL και WL πρέπει να έχουν εμβέλεια σε άπνοια όχι λιγότερο από 250 km. Οι κατηγορίες WF και PF και PL πρέπει να έχουν εμβέλεια σε άπνοια όχι λιγότερο από 100 km.
- 4.13.8 Ένα WF και PF πρέπει να είναι απογειούμενο με τα πόδια σε όλα τα tasks.
- 4.13.9 Εάν δεν υπάρχει ξεχωριστή κατηγορία για αεροσκάφη με ηλεκτρικό κινητήρα τότε δεν πρέπει να υπάρχει όριο καυσίμου για αυτά σε κανένα task.

#### 4.14 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Έγγραφα που αποδεικνύουν την ασφάλιση, όπως καθορίζεται από τον διοργανωτή στην φόρμα εγγραφής ή στους τοπικούς κανονισμούς, πρέπει να είναι διαθέσιμα στους διοργανωτές πριν την έναρξη των αγωνιστικών πτήσεων

#### 4.15 ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

- 4.15.1 Οι διοργανωτές θα πρέπει να δώσουν αριθμούς ή γράμματα σε κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος που θα πρέπει κανονικά να τοποθετηθούν στο κάτω μέρος του δεξιού ακροπτερυγίου με το πάνω μέρος των αριθμών ή γραμμάτων προς το χέιλος προσβολής. Οι ίδιοι αριθμοί ή γράμματα πρέπει να εμφανίζονται επίσης στο κράνος του πιλότου. Για τα PFs και PL ο αριθμός πρέπει να τοποθετείται κεντρικά στο κάτω μέρος του θόλου, με το πάνω μέρος του αριθμού προς το χέιλος προσβολής.
- 4.15.2 Το μέγεθος των γραμμάτων και η περιοχή στο φτερό που θα μείνει ελεύθερη για να τοποθετηθούν δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 0.5m σε ύψος. Τα γράμματα ή οι αριθμοί του νηολογίου δεν πρέπει να κρύβονται.

#### 4.16 ΕΓΓΡΑΦΗ

- 4.16.1 Με την άφιξή τους στο χώρο των Πρωταθλημάτων κάθε αρχηγός ομάδας και τα μέλη της ομάδας θα πρέπει να αναφέρουν στο Γραφείο Εγγραφών για να ελεγχθούν τα έγγραφά τους και αν λάβουν οποιουσδήποτε συμπληρωματικούς κανονισμούς ή πληροφορίες.

Μετά την Εγγραφή δεν μπορούν να γίνουν αλλαγές μελών πληρωμάτων ή αεροσκαφών (δες παράγραφο 4.19.4: ζημιές σε ένα αεροσκάφος). Οι Τοπικοί Κανονισμοί πρέπει να δηλώνουν το ωράριο του Γραφείου Εγγραφών.

- 4.16.2 Πληροφορίες εγγραφών μπορεί να είναι διαθέσιμες στους αρχηγούς ομάδων κατ' απαίτησή τους μέχρι την έναρξη των πτήσεων την πρώτη αγωνιστική ημέρα.

#### 4.17 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

- 4.17.1 Οι διοργανωτές θα πρέπει να ενημερώνουν, τους αρχηγούς ομάδας και/ή τους αγωνιζόμενους τουλάχιστον κάθε πτητική μέρα, και θα δίνεται τότε πλήρης μετεωρολογική και λειτουργική πληροφόρηση που αφορά τα task. Πληροφορίες για τα tasks, τον καιρό, τον εναέριο χώρο και οποιοσδήποτε ειδικές απαιτήσεις θα πρέπει να είναι γραπτές, είτε πάνω σε μεγάλους μόνιμους ενημερωτικούς πίνακες είτε με διανομή εντύπων στους αρχηγούς ομάδων, Ελλανόδικο Επιτροπή και Εφόρους.
- 4.17.2 Οι ενημερώσεις θα πρέπει να καταγράφονται σε σημειώσεις, μαγνητοταινία ή κάτι παρόμοιο. Οι καταγραφές θα πρέπει να διατηρούνται για όχι λιγότερο από 6 μήνες.
- 4.17.3 Απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων που δίνονται σε μια ενημέρωση θα έχουν την ισχύ κανονισμών.

4.17.4 Μια ενημέρωση μπορεί να αναβληθεί από την καθορισμένη ώρα στην περίπτωση άσχημου καιρού ή άλλων ταυτόχρονων ενημερώσεων. Η πληροφορία αυτή πρέπει να είναι σε περίοπτη θέση.

#### 4.18 ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΑΡΧΗΓΩΝ ΟΜΑΔΩΝ

4.18.1 Η επικοινωνία μεταξύ των διοργανωτών και των αγωνιζόμενων, επιτυγχάνεται κανονικά, επιπρόσθετα με την καθημερινές ενημερώσεις, μέσω των συναντήσεων των αρχηγών ομάδων. Αυτές πρέπει να συγκαλούνται με πρωτοβουλία του Διευθυντή αλλά πρέπει επίσης να συγκαλούνται εντός 18 ωρών εάν 5 ή περισσότεροι αρχηγοί ομάδων ζητήσουν μια συνάντηση.

#### 4.19 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

4.19.1 **Συμμόρφωση με το νόμο.** Από κάθε αγωνιζόμενο απαιτείται να συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανόνες του εναέριου χώρου της χώρας στην οποία γίνεται το Πρωτάθλημα.

4.19.2 **Πτητική ικανότητα** Κάθε αεροσκάφος θα πρέπει να πετά σύμφωνα με τους περιορισμούς που αναφέρονται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή στην άδεια πτήσης του. Οποιοσδήποτε επικίνδυνος ελιγμός προς άλλους αγωνιζόμενους πρέπει να αποφεύγεται. Απορριπτόμενο έρμα απαγορεύεται στα PF και PL..

4.19.3 **Προετοιμασία για πτήση.** Σε κάθε αεροσκάφος θα γίνεται ένας καθημερινός προ πτήσεως έλεγχος από το χειριστή του και δεν πρέπει να πετάξει, εκτός αν είναι κατάλληλο για χρήση.

4.19.4 **Βλάβη σε ένα αγωνιζόμενο αεροσκάφος.** Οποιαδήποτε βλάβη πρέπει να αναφέρεται στους οργανωτές χωρίς καθυστέρηση και το αεροσκάφος θα μπορεί κατόπιν να επισκευάζεται. Οποιαδήποτε εξαρτήματα αντικαθίστανται πρέπει να αντικαθίστανται με ίδια εκτός από κύρια τμήματα, όπως η πτέρυγα ενός paraglider, που μπορούν να αντικατασταθούν με παρεμφερή μοντέλα ή άλλα με μικρότερη απόδοση.

Σημείωση. Αντικατάσταση βασικών τμημάτων μπορεί να επιφέρει ποινή

4.19.5 **Αντικατάσταση αεροσκάφους.** Ένα αεροσκάφος μπορεί να αντικατασταθεί (προσωρινά ή μόνιμα) μόνο εάν η βλάβη δεν προήλθε από σφάλμα πιλότου. Αν δοθεί άδεια για αντικατάσταση του αεροσκάφους αυτό μπορεί να αντικατασταθεί μόνον με ίδιο αεροσκάφος ή από άλλο με παρόμοια απόδοση και δικαιούμενο να πετάει στην ίδια κατηγορία.

#### 4.20 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

4.20.1 **Συστήματα ασφαλείας.** Σε όλες τις πτήσεις πρέπει να φοριέται προστατευτικό κράνος εκτός εάν αυτό περιορίζει την όραση εντός ενός κλειστού πιλοτηρίου. Συνιστάται με έμφαση η ύπαρξη αλεξίπτωτου ανάγκης.

4.20.2 **Άλλα συστήματα ασφαλείας.** Άλλα συστήματα ασφαλείας μπορεί να περιγράφονται με λεπτομέρειες στους Τοπικούς Κανονισμούς. Θα πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση εκτός αν ακυρώνουν το πιστοποιητικό πλοϊμότητας του αεροσκάφους.

4.20.3 **Υγεία.** Ένας χειριστής δεν πρέπει να πετάξει αν δεν είναι υγιής. Οποιοδήποτε τραύμα, ναρκωτικά, ή φαρμακευτική αγωγή που ίσως επηρεάσει την επίδοση του χειριστή στον αέρα πρέπει να αναφέρεται στον Διευθυντή πριν τη πτήση.

4.20.4 **Αποφυγή Συγκρούσεων.** Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να συμμορφωθούν στις διαδικασίες κύκλου και προσγείωσης και να προσέχουν συνεχώς. Ένα αεροσκάφος που πλησιάζει κάποιο άλλο σε ένα θερμικό, πρέπει να κάνει περιστροφή προς την ίδια κατεύθυνση με το άλλο άσχετα με τη διαφορά ύψους

4.20.5 **Σύγκρουση.** Αγωνιζόμενος που ενεπλάκη σε σύγκρουση στον αέρα δεν πρέπει να συνεχίσει την πτήση αν η δομική ακεραιότητα του αεροσκάφους του είναι αμφίβολη.

4.20.6 **Πτήση εντός νεφών.** Η πτήση εντός νεφών απαγορεύεται και τα αεροσκάφη δεν θα πρέπει να φέρουν γυροσκοπικά όργανα ή άλλο εξοπλισμό που επιτρέπει την πτήση χωρίς οπτική αναφορά στο έδαφος. Οι διοργανωτές μπορεί να συμπεριλάβουν στην απαγόρευση ειδικά όργανα με βάση τον τύπο ή το όνομα.

4.20.7 **Ακροβατικά.** Μη εξουσιοδοτημένα ακροβατικά απαγορεύονται.

4.20.8 Κάθε παραβίαση οποιουδήποτε κανόνα ασφαλείας θα προκαλεί επιβολή ποινής.

#### 4.21 ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

4.21.1 Κανένας αγωνιζόμενος δεν μπορεί να απογειωθεί κατά τη διάρκεια μιας αγωνιστικής μέρας από την περιοχή του αγώνα χωρίς την άδεια του Διευθυντή. Αυτή μπορεί να δίνεται για δοκιμαστική πτήση εκτός αν το task για αυτήν την κατηγορία έχει αρχίσει και ο χειριστής πρέπει να προσγειωθεί και να κάνει μια αγωνιστική απογείωση. Απαγορεύεται η εξάσκηση πριν από task εκτέλεσης προσγείωσης ακριβείας

#### 4.22 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

4.22.1 Οι ακόλουθοι περιορισμοί επιβάλλονται έτσι ώστε, όσο είναι δυνατόν, ο αγώνας να γίνεται μεταξύ μεμονωμένων αγωνιζόμενων, που δεν βοηθούνται ούτε ελέγχονται από εξωτερικούς παράγοντες

4.22.2 Απαγορεύεται κάθε βοήθεια στη ναυτιλία ή τον εντοπισμό θερμικών από οποιοδήποτε μη διαγωνιζόμενο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένου διαγωνιζόμενου αεροσκάφους που δεν πετά task στην κατηγορία του.

4.22.3 Οι πιλότοι πρέπει να συναγωνίζονται στην σχεδιασμό πτήσης στα task ναυτιλίας ή οικονομίας. Οι διευθυντές αγώνα θα πρέπει να σχεδιάσουν ορισμένα από τα task ναυτιλίας και οικονομίας με τρόπο που οι πιλότοι να πρέπει να ετοιμάσουν μόνοι τους τα σχέδια πτήσης τους.

**4.22.3 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Επιτρέπονται και μπορούν να μεταφέρονται εγκεκριμένοι από την CIMA καταγραφείς πτήσης GNSS και ELT χωρίς δυνατότητα μετάδοσης φωνής. Μπορούν να μεταφέρονται σφραγισμένα κινητά τηλέφωνα για χρήση μετά την προσγείωση ή σε περίπτωση ανάγκης. Οποιαδήποτε άλλη ηλεκτρονική συσκευή με πραγματικές ή εν δυνάμει δυνατότητες επικοινωνιών ή ναυτιλίας πρέπει να δηλώνεται και να εγκρίνεται από τον Διευθυντή του Πρωταθλήματος. Μη δήλωση τέτοιων συσκευών ή παραβίαση αυτού του κανόνα μπορεί να οδηγήσει σε αποκλεισμό.

Ο διευθυντής θα πρέπει να ορίσει μια τεκμηριωμένη μέθοδο σφράγισης και αποσφράγισης που θα επιβάλλει τον έλεγχο της σφράγισης μετά από κάθε task.

**4.23 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ**

4.23.1 Τα Πρωταθλήματα θα διεξάγονται σε μια ή περισσότερες Κατηγορίες (δες Παράγραφο 1.3) όπως αυτές εγκρίνονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI.

4.23.2 Εάν ένα Πρωτάθλημα διεξάγεται σε περισσότερες από μία κατηγορίες, κάθε κατηγορία θα πρέπει να θεωρείται σαν Πρωτάθλημα από μόνο της και οι διοργανωτές πρέπει, όσο αυτό είναι δυνατό, να αποφύγουν παρεμβολή μιας κατηγορίας με μια άλλη.

4.23.3 Κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος θα υπόκειται σε επιθεώρηση για συμμόρφωση με τους κανόνες της κατηγορίας οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια των Πρωταθλημάτων.

**4.24 TASKS ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ**

4.24.1 Σε κάθε πτητική μέρα θα ορίζεται ένα task που έχει επιλεγεί από το Παράρτημα 4, εκτός αν εμποδίζεται από τον καιρό. Ένα task ακριβείας μπορεί να συνδυάζεται με ένα task cross-country ή να είναι ανεξάρτητο όπως ορίζεται κατά την ενημέρωση. Αν είναι δυνατόν, θα πρέπει να ορίζονται δύο tasks κάθε μέρα για κάθε κατηγορία.

4.24.2 Τα tasks που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI (Section 10 Παράρτημα 4) και να προσδιορίζονται με ακρίβεια στους Τοπικούς Κανονισμούς, μαζί με την μέθοδο βαθμολόγησης.

4.24.3 Τα tasks θα πρέπει, όσο αυτό είναι εφαρμόσιμο, να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές στα τυπικά πρωταθλήματα:

**Για τις κατηγορίες Υπερελαφρών αεροσκαφών AL, WL και WF**

A Tasks για σχεδιασμό πτήσης, ναυτιλία κ.λ.π. χωρίς περιορισμό καυσίμου: 50% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

B Tasks για οικονομία καυσίμου, ταχύτητα, διάρκεια πτήσης κ.λ.π. με περιορισμό καυσίμου: 20% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

C Tasks ακριβείας: 30% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

**Για τις κατηγορίες Paramotor PF και PL**

A Ναυτιλία: 33% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

B Οικονομία: 33% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

C Ακρίβεια: 33% των συνολικών tasks που θα πραγματοποιηθούν.

Σε "Πρωταθλήματα Ακριβείας" για τις κατηγορίες PF και PL, το 100% των tasks θα είναι tasks ακριβείας.

4.24.4 Το task για κάθε κατηγορία μπορεί να είναι διαφορετικό και ένα task μπορεί να οριστεί για μια κατηγορία μόνον.

4.24.5 Ο Διευθυντής θα πρέπει να δηλώσει κατά τη διάρκεια της Ενημέρωσης τους χρόνους απογείωσης, τους χρόνους που κλείνει κάθε σημείο στροφής ή η γραμμή τερματισμού και το χρόνο που το αεροσκάφος πρέπει να προσγειωθεί. Εάν η έναρξη καθυστερήσει, οι δοθέντες χρόνοι για τα σημεία στροφής ή τις γραμμές τερματισμού θα καθυστερήσουν έναν αντίστοιχο χρονικό διάστημα, εκτός αν ανακοινωθεί το αντίθετο ειδικά για την περίπτωση.

4.24.6 Ο Διευθυντής μπορεί να ορίσει ένα εναλλακτικό task στην Ενημέρωση για την περίπτωση αλλαγής του καιρού.

**4.25 ΕΝΑΡΞΗ ΕΝΟΣ TASK**

4.25.1 Η σειρά απογείωσης των αγωνιζόμενων μπορεί να έχει δοθεί στην ενημέρωση ή να είναι ελεύθερη εντός μια περιόδου Ανοικτού Παραθύρου. Οι απογειώσεις πρέπει κανονικά να γίνονται από το καθορισμένο σημείο.

4.25.2 Ένας διαγωνιζόμενος μπορεί να κάνει περισσότερες από μιας εκκινήσεις σε ένα task, εάν αυτό προβλέπεται στην Περιγραφή του Task, ωστόσο κάθε task μπορεί να το πετάξει μόνο μια φορά. Μια αποτυχημένη απογείωση πρέπει να προσμετράται σαν μια από τις επιτρεπτές εκκινήσεις εκτός αν η αιτία οφείλονταν σε σφάλμα των διοργανωτών. Στην περίπτωση αυτή ο Διευθυντής θα εξουσιοδοτήσει μια επιπλέον εκκίνηση.

Ένας αγωνιζόμενος μπορεί να επιστρέψει στο αεροδρόμιο για προσγείωση εντός 5 λεπτών από την απογείωση του για λόγους ασφαλείας ή στην περίπτωση βλάβης του καταγραφέα πτήσης GNSS. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να γίνει κατ' αρχάς μια πρόσθετη εκκίνηση αλλά ο αγωνιζόμενος δεν πρέπει να ωφεληθεί με κανέναν τρόπο από την νέα αυτή εκκίνηση. Εξαιρέσεις και ποινές θα καθορίζονται στην Περιγραφή του Task.

Πιλότοι στις κατηγορίες PF και PL μπορούν να έχουν 3 προσπάθειες απογείωσης σε tasks με καθορισμένη σειρά εκκίνησης.

- 4.25.3 Μετά την έναρξη των απογειώσεων οι οργανωτές μπορούν να διακόψουν τις πτήσεις εάν η συνέχισή τους είναι επικίνδυνη. Εάν η περίοδος διακοπής είναι τόσο μεγάλη που να δίνει άδικο πλεονέκτημα σε οποιονδήποτε αγωνιζόμενο τότε ο Διευθυντής πρέπει να διακόψει το task. Εάν όλοι οι αγωνιζόμενοι σε μια κατηγορία έχουν απογειωθεί, ή είχαν την ευκαιρία να απογειωθούν, το task δεν μπορεί να διακοπεί εκτός από λόγους ανωτέρας βίας.

#### 4.26 ΠΕΤΩΝΤΑΣ ΤΟ TASK

- 4.26.1 Οι διαδικασίες ανεφοδιασμού πρέπει να δίνονται στους αγωνιζόμενους στην πρώτη Ενημέρωση.
- 4.26.2 Η κατεύθυνση που θα ακολουθηθεί σε μια διαδρομή πρέπει να είναι αυτή που καθορίστηκε στην ενημέρωση.
- 4.26.3 Ο έλεγχος στα σημεία στροφής πρέπει κανονικά να γίνεται με τον καταγραφέα πτήσης GNSS ή φωτογραφικά τεκμήρια.
- 4.26.4 Ένα task ταχύτητας, ή το τμήμα ταχύτητας ενός task, πρέπει να χρονομετρείται από την απογείωση ή από μια γραμμή στο έδαφος χρησιμοποιώντας επίσημους παρατηρητές, ή από ένα χρονομετρημένο touch and go, ή από τον καταγραφέα πτήσης GNSS, όπως ορίστηκε στην ενημέρωση.
- 4.26.5 Όλες οι απογειώσεις και προσγειώσεις για όλα τα tasks, που αφορούν τις κατηγορίες AL και WL, εκτός από τις προβλέψεις για καταστάσεις ανάγκης, πρέπει να ολοκληρώνονται εντός ενός landing deck διαστάσεων 100 x 25 m, ή για το task "Κοντή απογείωση & προσγείωση πάνω από εμπόδιο", εντός deck διαστάσεων 150 m x 25 m. Ένα αεροσκάφος που δεν μπορεί να τροχοδρομήσει χωρίς βοήθεια από το deck μετά την προσγείωση βαθμολογείται με 0. Διαδικασίες προσγείωσης σε περίπτωση ανάγκης πρέπει να καθορίζονται στην ενημέρωση. Μη συμμόρφωση με τις οδηγίες που αφορούν καταστάσεις ανάγκης θα επιφέρουν ποινή.
- 4.26.6 Τα task ακριβείας και ο έλεγχός τους πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς στους Τοπικούς Κανονισμούς.

#### 4.27 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΠΕΔΙΟΥ

- 4.27.1 Οι προσγειώσεις εκτός πεδίου θα βαθμολογούνται με 0, εκτός αν ορίστηκε διαφορετικά κατά την ενημέρωση. Εάν ένας πιλότος προσγειωθεί εκτός του καθορισμένου στόχου για το task για οποιονδήποτε λόγο, πρέπει να ενημερώσει τους οργανωτές τηλεφωνικά, με την ελάχιστη καθυστέρηση και το αργότερο έως τον χρόνο λήξης του task. Μπορεί να σπάσει την σφράγιση καυσίμου και να γυρίσει πετώντας ή να γυρίσει οδικώς.
- Τεκμήρια του σημείου προσγείωσης πρέπει να ληφθούν από φωτογραφίες και το όνομα και τη διεύθυνση ενός μάρτυρα που να μην είναι μέλος της εθνικής ομάδας του πιλότου ή από τον καταγραφέα πτήσης GNSS. Επιστρέφοντας στην βάση ο πιλότος πρέπει αμέσως να πάει στον Έλεγχο με τα τεκμήριά του. Μη τήρηση της διαδικασίας αυτής, χωρίς σοβαρό λόγο, μπορεί να οδηγήσει στη μη βαθμολόγηση του πιλότου για το task, ή σε χρέωση υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης ή σε αποκλεισμό.
- 4.27.2 Μετά την προσγείωση, ο θόλος ενός Paraglider πρέπει να διπλωθεί ώστε να υποδεικνύει ότι ο πιλότος δεν χρειάζεται βοήθεια.

#### 4.28 ΟΡΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

- 4.28.1 Πτήσεις που ολοκληρώνονται πέραν των ορίων της χώρας του διοργανωτή θα βαθμολογούνται μόνο ή έχρι το σημείο όπου μια ευθεία γραμμή που ενώνει το σημείο εκκίνησης, ή το τελευταίο σημείο στροφής, με το σημείο προσγείωσης τέμνει τα όρια, εκτός αν υπάρχει στους Τοπικούς Κανονισμούς άδεια για διάσχιση τέτοιων ορίων.
- 4.28.2 Ο οργανωτής πρέπει να διευκρινίζουν στους Τοπικούς Κανονισμούς ή την Ενημέρωση για ελεγχόμενο εναέριο χώρο ή άλλες περιοχές που η πτήση από τα διαγωνιζόμενα αεροσκάφη απαγορεύεται ή έχει περιορισμούς. Τέτοιες περιοχές πρέπει να σημειώνονται επακριβώς στους αγωνιστικούς χάρτες.

#### 4.29 ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ

- 4.29.1 Το σύστημα βαθμολόγησης που θα χρησιμοποιηθεί πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Επιτροπή Υπερελαφρών της FAI και να είναι συνημμένο στους Τοπικούς Κανονισμούς.

Τα φύλλα βαθμολόγησης πρέπει να δηλώνουν την ημερομηνία που έλαβε χώρα το task και την ημέρα και ώρα που εκδόθηκε το φύλλο βαθμολόγησης, τον αριθμό του task, τις κατηγορίες που συμμετέχουν στο task, τα ονόματα των αγωνιζόμενων, τις χώρες τους, τον αριθμό του κάθε αγωνιζόμενου και την βαθμολογία του.

Τα φύλλα βαθμολόγησης πρέπει να φέρουν την ένδειξη Προσωρινά και Επίσημα και, εάν υπάρχει διαμαρτυρία, Τελικά. Ένα Προσωρινό φύλλο βαθμολόγησης θα γίνεται Επίσημο μόνο αφού όλα τα παράπονα έχουν απαντηθεί από τον Διευθυντή. Οι αποτελέσματα δεν μπορούν να αλλάξουν όταν ένα Προσωρινό φύλλο βαθμολόγησης γίνει Επίσημο.

Ο χρόνος έκδοσης είναι η στιγμή που ένα φύλλο βαθμολόγησης αναρτάται στον επίσημο πίνακα αποτελεσμάτων και φέρει την ώρα που έγινε αυτό και την υπογραφή του Διευθυντή Πρωταθλήματος.

Το φύλλο Προσωρινής Βαθμολόγησης πρέπει να αναρτηθεί εντός 6 ωρών από το τέλος του task. Κατόπιν, το

φύλλο Επίσημης βαθμολόγησης πρέπει να αναρτηθεί το συντομότερο δυνατόν. Στην περίπτωση του τελευταίου task, ο χρονικός περιορισμός είναι 2 ώρες μετά την ανάρτηση του Προσωρινού φύλλου βαθμολόγησης.

Συγκεντρωτικές βαθμολογήσεις θα αναρτώνται μόλις είναι διαθέσιμη η προσωρινή βαθμολόγηση του 2<sup>ου</sup> task.

Βαθμολογίες ομάδων θα αναρτώνται μόλις είναι διαθέσιμη η προσωρινή βαθμολόγηση του 1<sup>ου</sup> task.

Η συγκεντρωτική βαθμολόγηση και οι βαθμολογίες ομάδων θα ανανεώνονται τουλάχιστον:

- Όταν αναρτάται η προσωρινή βαθμολόγηση ενός νέου task.
- Όταν η βαθμολόγηση ενός task γίνεται επίσημη ή τελική.
- Μια φορά την ημέρα εάν υπάρχουν αλλαγές στις προσωρινές βαθμολογήσεις.

Οι συγκεντρωτικές βαθμολογήσεις θα αντανakλούν την κατάσταση βαθμολόγησης του κάθε task (προσωρινή, επίσημη, τελική).

- 4.29.2 Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα θα πρέπει να υπολογίζονται από το άθροισμα της βαθμολογίας του κάθε αγωνιζόμενου σε κάθε task και νικητής θα είναι αυτός που θα έχει την υψηλότερη βαθμολογία στην κατηγορία.
- 4.29.3 Η βαθμολογία ομάδων θα πρέπει να υπολογίζεται από το άθροισμα της βαθμολογίας των 3 καλύτερων πιλότων κάθε χώρας σε κάθε κατηγορία σε κάθε task, ομαδοποιημένα κατά:
- Κατηγορίες AL1, AL2, WL1 και WL2
  - Κάθε έγκυρη κατηγορία paramotor που έχει τουλάχιστον 8 πιλότους.
- 4.29.4 Η βαθμολογία σε task στο οποίο ένας πιλότος έχει αποκλεισθεί δεν θα υπολογίζεται στην βαθμολογία της ομάδας του. Άλλα έγκυρα tasks που πέταξε ο πιλότος αυτός δεν επηρεάζονται.
- 4.29.5 Η βαθμολογία που δίνεται σε έναν αγωνιζόμενο πρέπει να εκφράζεται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό, με το 0.5 να στρογγυλοποιείται προς τα πάνω.
- 4.29.6 Όλες οι αποστάσεις που δεν λαμβάνονται από το GNSS πρέπει να υπολογίζονται με βάση τον επίσημο χάρτη και να στρογγυλοποιούνται στο επόμενο 0.5 km.
- 4.29.7 Ένας πιλότος που δεν πέταξε βαθμολογείται με 0 και στον πίνακα βαθμολογίας έχει την ένδειξη DNF (Δεν πέταξε). Ένας πιλότος που αποκλείστηκε θα υποδεικνύεται με την ένδειξη DSQ (Αποκλείστηκε) στον πίνακα βαθμολογίας.
- 4.29.8 Αφαίρεση βαθμών ποινής για ένα task πρέπει να γίνεται μετά την ολοκλήρωση της βαθμολόγησης του task.
- 4.29.9 Στις κατηγορίες PF και PL, εάν ξεκινήσουν λιγότερο από το 50% των πιλότων σε μια κατηγορία τότε αφού έχουν υπολογιστεί όλες οι ποινές η βαθμολογία κάθε πιλότου στο task θα μειωθεί σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Συνολική βαθμολογία του πιλότου στο task} = Ps * (\text{MIN}(1, (Ts/Tc) * 2))$$

Όπου

Ps = Βαθμολογία του πιλότου στο task αφού υπολογίστηκαν όλες οι ποινές κ.λ.π..

Ts = Σύνολο εκκινήσαντων. Συνολικός αριθμός πιλότων στην κατηγορία που ξεκίνησαν το task (σωστά, πέραν του κανόνα των 5 λεπτών).

Tc = Σύνολο κατηγορίας; Συνολικός αριθμός πιλότων στην κατηγορία.

- 4.29.10 Αν η βαθμολογία ενός πιλότου είναι για οποιονδήποτε λόγο αρνητική, συμπεριλαμβανομένων των ποινών, η βαθμολογία του για εκείνη τη διαδρομή θα υπολογίζεται ως μηδέν. Οι αρνητικές βαθμολογίες δεν μπορούν να είναι εις μεταφορά.
- 4.29.11 Εάν ανακαλυφθεί πριν το τέλος του πρωταθλήματος μια αποτυχία ανάλυσης πτήσης ή βαθμολόγησης από καταγραφέα πτήσης GNSS και η αποτυχία οφείλεται σε τεχνικό λάθος προερχόμενο είτε από τον Διευθυντή Αγώνα είτε από το προσωπικό βαθμολόγησης είτε από τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την ανάλυση πτήσης ή τη βαθμολόγηση μέσω του GNSS, η αποτυχία αυτή πρέπει να διορθωθεί ανεξάρτητα από τις προθεσμίες που προβλέπονται για παράπονα και διαμαρτυρίες στο Section 10 και τους Τοπικούς Κανονισμούς.

#### 4.30 ΠΑΡΑΠΟΝΑ

(Βλέπε General Section, Κεφάλαιο 5)

- 4.30.1 Ένας αγωνιζόμενος που είναι δυσαρεστημένος για οτιδήποτε μπορεί, μέσω του αρχηγού της ομάδας του, να υποβάλλει εγγράφως παράπονα στον Διευθυντή.
- 4.30.2 Τα παράπονα πρέπει να κατατίθενται το αργότερο έως 6 ώρες μετά την δημοσίευση του φύλλου Προσωρινής Βαθμολόγησης, χωρίς να υπολογίζεται το χρονικό διάστημα μεταξύ 22:00 και 07:00, με εξαίρεση τα tasks της τελευταίας αγωνιστικής ημέρας ή τα φύλλα Προσωρινής Βαθμολόγησης που εκδίδονται την ή μετά την τελευταία αγωνιστική ημέρα, οπότε το χρονικό περιθώριο στις περιπτώσεις αυτές είναι 2 ώρες.
- 4.30.3 Τα παράπονα πρέπει να υποβάλλονται και να διεκπεραιώνονται χωρίς καθυστέρηση. Παράπονο που μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα ενός task, πρέπει να διεκπεραιώνεται και να απαντάται γραπτώς πριν την έκδοση οποιουδήποτε φύλλου Επίσημης Βαθμολόγησης.

**4.31 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ**

(Ref. GS, Κεφάλαιο 5)

- 4.31.1 Εάν ένας αγωνιζόμενος είναι δυσαρεστημένος με την απόφαση για το Παράπτονό του, ο Αρχηγός Ομάδας μπορεί να υποβάλλει γραπτά στον Διευθυντή μια ένσταση, συνοδευόμενη από το ανάλογο τέλος. Το τέλος επιστρέφεται αν η ένσταση ικανοποιηθεί ή αν αποσυρθεί πριν την έναρξη των διαδικασιών εξέτασής της. Ένσταση μπορεί να υποβληθεί μόνον κατά απόφασης του Διευθυντή Πρωταθλήματος.
- 4.31.2 Μια ένσταση πρέπει να υποβάλλεται το αργότερο έως 6 ώρες από την δημοσίευση του σχετικού φύλλου Επίσημης Βαθμολόγησης, με εξαίρεση τα tasks της τελευταίας αγωνιστικής ημέρας ή τα φύλλα Επίσημης Βαθμολόγησης που εκδίδονται την η μετά την τελευταία αγωνιστική ημέρα, οπότε το χρονικό περιθώριο στις περιπτώσεις αυτές είναι 2 ώρες. Στο χρόνο αυτό ποτέ δεν περιλαμβάνεται το διάστημα της νύχτας από τις 22:00 ως τις 07:00.
- 4.31.3 Το ποσό και το νόμισμα του τέλους ενστάσεων πρέπει να αναφέρεται στους τοπικούς κανονισμούς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5, Έλεγχος και καταμέτρηση

### ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές στο General Section του Αθλητικού Κώδικα:

*Κεφάλαιο 4 - Παρατηρητές, Επίσημοι*

*Κεφάλαιο 7 – Απαιτήσεις Καταμέτρησης.*

#### 5.1 ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

Ο έλεγχος των πτήσεων πρέπει να επιτελείται από επίσημους παρατηρητές (Δες General Section 4.2).

- 5.1.2 Για Ρεκόρ, τα τεκμήρια του σημείου προσγείωσης πρέπει να περιλαμβάνουν υπογραφές και διευθύνσεις από 2 τουλάχιστον ανεξάρτητους μάρτυρες, ή τεκμήρια από καταγραφέα πτήσης. (Δες Section 10 Παράρτημα 6).
- 5.1.3 Στα πρωταθλήματα, η επαλήθευση σημείων προσγείωσης εκτός πεδίου μπορεί να γίνει από ανεξάρτητους παρατηρητές ή από φωτογραφίες ή από τεκμήρια από καταγραφέα πτήσης.
- 5.1.4 Στα task ακριβείας ενός πρωταθλήματος, οποιοδήποτε κατάλληλο video μπορεί να επαληθεύσει την επίδοση ενός πιλότου.

#### 5.2 ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ

- 5.2.1 **Εξοπλισμός ζύγισης.** Οι ζυγαριές που χρησιμοποιούνται για την ζύγιση ενός αεροσκάφους που πρόκειται να αγωνιστεί πρέπει να έχουν μια ακρίβεια όχι χειρότερη από 0,2% για βάρη έως 450 kg. Το καλιμπράρισμα των ζυγαριών πρέπει να έχει γίνει εντός ενός έτους από την ημερομηνία της ζύγισης. Όλες οι ζυγαριές που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να φέρουν μια πιστοποίηση που να αναφέρει την ακρίβεια ζύγισης και την ημερομηνία του τελευταίου καλιμπραρίσματος. Για τα ρεκόρ, αρκεί να ακολουθούνται οι κανόνες ζύγισης του φορέα της χώρας που είναι νηολογημένο το αεροσκάφος ο οποίος έχει εκδώσει την πλοϊμότητα του αεροσκάφους.
- 5.2.2 Ζύγιση. Όταν ένα αεροσκάφος βρίσκεται πάνω στη ζυγαριά για ζύγιση, η ένδειξη της ζυγαριάς δίνει το βάρος του αεροσκάφους. Δεν επιτρέπεται μείωση της ένδειξης αυτής.
- 5.2.3 **Απόσταση.** Όλες οι αποστάσεις πρέπει να μετριοούνται βρίσκοντας τον μέγιστο κύκλο με βάση το μοντέλο WGS84 (Δες General Section 7.3.1.1).
- 5.2.4 **Χάρτης.** Στα πρωταθλήματα η κλίμακα του επίσημου χάρτη θα δηλώνεται στους τοπικούς κανονισμούς.
- 5.2.5 **Ταχύτητα.** Η μέση ταχύτητα μιας πτήσης είναι η συνολική απόσταση της διαδρομής διαιρεμένη δια του χρόνου που πέρασε από το Σημείο Εκκίνησης μέχρι το Σημείο Τερματισμού.
- 5.2.6 **Τυποποιημένες μονάδες μέτρησης.** Το σύστημα μονάδων που χρησιμοποιείται σε πρωταθλήματα για οποιονδήποτε σκοπό (π.χ. ορισμός task, υπολογισμοί πιλότου κλπ) είναι το ακόλουθο:
- Χρόνος : UTC προσαρμοσμένος στην τοπική ώρα - ΩΩ:ΛΛ:ΔΔ
  - Χρονικά διαστήματα: ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα - ΩΩ:ΛΛ:ΔΔ
  - Ημερομηνίες: Ημέρα, Μήνας, Έτος - ΗΗ:ΜΜ:ΕΕ
  - Απόσταση: Χιλιόμετρα με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων, μέτρα και εκατοστά.
  - Ταχύτητα: Χιλιόμετρα την ώρα με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων.
  - Υψόμετρο και Ύψος: Μέτρα και εκατοστά, ή πόδια.
  - Κατακόρυφη Ταχύτητα: μέτρα ανά δευτερόλεπτο ή πόδια ανά λεπτό.
  - Πορεία: Αληθείς Μοίρες και δέκατα μοίρας (μετρούμενη στον επίσημο χάρτη) - DDD[ddd]
  - Κατεύθυνση: Αληθείς Μοίρες και δέκατα μοίρας - DDD[ddd]
  - Γεωγραφικό Πλάτος: Μοίρες, λεπτά και δέκατα λεπτού με ένδειξη N,S - DDMMmmmmN
  - Γεωγραφικό Μήκος: Μοίρες, λεπτά και δέκατα λεπτού με ένδειξη E,W - DDDMMmmmmE
  - Πίεση: Millibars ή Hectopascal με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων.
  - Βάρος: Κιλά με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων.
  - Όγκος: Λίτρα με ακρίβεια 2 δεκαδικών ψηφίων.
  - Θερμοκρασία: Βαθμοί Celsius.
- Οποιαδήποτε άλλη μονάδα θα πρέπει να είναι συμβατή με το FAI General Section Κεφάλαιο 7, το σύστημα των μονάδων του ICAO και το Διεθνές Μετρικό Σύστημα με αυτή τη σειρά.
- 5.2.7 Κατ' εξαίρεση μονάδες μέτρησης

Τα χρονομετρημένα task ακριβείας στα πρωταθλήματα θα πρέπει να στρογγυλοποιούνται σε μια ακρίβεια 1/10 του δευτερολέπτου αν χρησιμοποιείται χειροκίνητη χρονομέτρηση ή 1/100 του δευτερολέπτου αν χρησιμοποιείται ένα εγκεκριμένο ηλεκτρονικό σύστημα χρονομέτρησης.

#### 5.4 ΒΑΡΟΣ

- 5.4.1 Το κενό βάρος του αεροσκάφους είναι το βάρος του έτοιμου για πτήση εκτός του πιλότου, του καυσίμου και οποιουδήποτε συμπληρωματικού εξοπλισμού.
- 5.4.2 Το βάρος απογείωσης είναι το βάρος του αεροσκάφους έτοιμου για πτήση συμπεριλαμβανομένου του πιλότου, του καυσίμου και οποιουδήποτε συμπληρωματικού εξοπλισμού.
- 5.4.3 Στο κενό βάρος περιλαμβάνονται:
- Όργανα ελέγχου πτήσεως και κινητήρα και ο σχετικός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων των μπαταριών, που είναι απαραίτητος για τη λειτουργία τους.
- Μόνιμο έρμα.
  - Καλύπτρες, αεροδυναμικά καλύμματα και ζώνες πρόσδεσης των πιλότων.
- 5.4.4 Σαν συμπληρωματικός εξοπλισμός θεωρούνται αντικείμενα που δεν είναι μόνιμα τοποθετημένα στο αεροσκάφος όπως:
- Μαξιλάρια, χάρτες, υπολογιστές παλάμης, τροφή και νερό/αναψυκτικά, πρόσθετος ρουχισμός.
  - Αλεξίπτωτο και οι μηχανισμοί ενεργοποίησής του.
  - Βαρογράφος ή καταγραφείας πτήσης.
  - Εφεδρικά καύσιμα, λιπαντικά και ψυκτικά υγρά που δεν τροφοδοτούν τον κινητήρα και δεν μπορούν να τον τροφοδοτήσουν εν πτήση.
- 5.4.5 Ένα αλεξίπτωτο ανάγκης θεωρείται πως δεν έχει βάρος

#### 5.5 ΚΑΥΣΙΜΑ

- 5.5.1 Η μέγιστη ποσότητα καυσίμου που μπορεί να μεταφερθεί για ρεκόρ αναφέρεται στο Section 10 Κεφάλαιο 3. Τα καύσιμα μπορούν να μετριούνται σε μάζα ή όγκο. Για τα Πρωταθλήματα, η μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα καυσίμου για tasks με περιορισμό στην κατανάλωση καυσίμου είναι 15 kg για αεροσκάφη με έναν επιβαίνοντα και 22 kg για αεροσκάφη με 2 επιβαίνοντες, ή το ισοδύναμο σε litres, αν και μπορούν να δηλωθούν μικρότερες ποσότητες στην ενημέρωση.
- 5.5.2 Η επιτρεπόμενη ποσότητα καυσίμου πρέπει να τοποθετηθεί στις δεξαμενές του αεροσκάφους όταν είναι άδειες. Η πλήρωση των δεξαμενών και η σφράγιση τους πρέπει να ελέγχεται από έναν επίσημο παρατηρητή.

#### 5.6 ΒΑΡΟΓΡΑΦΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙΣ ΠΤΗΣΗΣ

- 5.6.1 Για πτήσεις για ρεκόρ πρέπει να χρησιμοποιείται βαρογράφος ή Καταγραφείας Πτήσης GNSS (Δες Section 10 Παράρτημα 6). Οι ανωτέρω συσκευές δεν απαιτούνται για διεκδίκηση ρεκόρ που βασίζεται σε βαθμολογία task σε Παγκόσμιο ή Πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα.
- 5.6.2 Η εκτύπωση του βαρογράφου πρέπει να δείχνει πως δεν έγινε ενδιάμεση προσγείωση και γενικά πρέπει να τεκμηριώνει την πτήση.
- 5.6.3 Δεν πρέπει να είναι δυνατή η τροποποίηση της λειτουργίας καταγραφής του βαρογράφου ή του Καταγραφείας Πτήσης GNSS χωρίς αυτό να είναι εμφανές στον παρατηρητή.
- 5.6.4 Ο βαρογράφος ή ο Καταγραφείας Πτήσης GNSS πρέπει να σφραγίζονται και να ξεσφραγίζονται μόνο από επίσημο παρατηρητή. Οι εκτυπώσεις τους πρέπει να επιθεωρούνται από παρατηρητή.
- 5.6.5 Δεν απαιτείται καλιμπράρισμα του βαρογράφου όταν δεν εμπλέκεται επίδοση ύψους ή υψομέτρου.
- Όπου εμπλέκεται επίδοση ύψους ή υψομέτρου απαιτείται πιστοποιητικό καλιμπραρίσματος για τον Βαρογράφο ή τον Καταγραφείας Πτήσης. Πρέπει να έχει εκδοθεί από 24 ήνες πριν την πτήση έως 2 μήνες μετά την πτήση και να δείχνει διορθώσεις στην τυπική ατμόσφαιρα ISA σε όλη την κλίμακα υψομέτρου που έχει σχέση με την επίδοση.

#### 5.7 ΠΥΛΕΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

- 5.7.1 Οι γραμμές Εκκίνησης και Τερματισμού είναι πύλες με μέγιστο πλάτος 1 km και απεριόριστο ύψος. Για τα Πρωταθλήματα οποιεσδήποτε διαστάσεις ή προσανατολισμός πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς στους Τοπικούς Κανονισμούς ή να αναφέρεται κατά την ενημέρωση.

#### 5.8 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ

- 5.8.1 **Κύρος των τεκμηρίων.** Εάν στα ρεκόρ χρησιμοποιούνται τεκμήρια από βαρογράφο και φωτογραφική μηχανή τότε κανένα άλλο τεκμήριο δεν είναι αποδεκτό εκτός από τεκμήρια διάσχισης μιας γραμμής εκκίνησης ή τερματισμού από επίγειους παρατηρητές..

- 5.8.2 Η φωτογραφική μηχανή πρέπει να είναι εστιακής απόστασης 30-60 mm και να δέχεται φιλμ 35 mm. Ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές ισοδύναμης εστιακής απόστασης μπορούν να χρησιμοποιηθούν στα πρωταθλήματα εφ' όσον αυτό αναφέρεται στους τοπικούς κανονισμούς.
- Φιλμ που χρησιμοποιείται σαν τεκμήριο πρέπει να παραμένει ακέραιο. Οι ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές πρέπει να παραδίδονται στους marshals αμέσως μετά την ολοκλήρωση του task.
- 5.8.2.2 Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται φωτογραφικές μηχανές με ένδειξη χρόνου και σφραγισμένες.
- 5.8.2.3 Εάν είναι δυνατόν κατά τη διάρκεια της πτήσης να αλλαχθεί η σειρά που ελήφθησαν οι στάσεις ή να αλλαχθεί ο χρόνος που φαίνεται πάνω στις φωτογραφίες τότε η φωτογραφική μηχανή πρέπει να σφραγίζεται πριν την απογείωση.
- 5.8.2.4 Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο φωτογραφικές μηχανές αλλά μόνο ένα σετ φωτογραφιών από τη μία από τις δύο μηχανές θα χρησιμοποιηθεί για την επαλήθευση της πτήσης. Και τα δύο φιλμ (για ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές δεξ πιο πάνω) πρέπει να παραδοθούν μετά την προσγείωση και θα φέρουν τις ενδείξεις 1 και 2.
- 5.8.3 Φωτογραφίες. Τα φωτογραφικά τεκμήρια σε κάθε φιλμ (σετ φωτογραφιών) πρέπει να δείχνουν τουλάχιστον:
- 1) Για ρεκόρ και εμβλήματα: ημερομηνία, όνομα πιλότου, τόπο, ώρα και δήλωση πτήσης.  
Για πρωταθλήματα: ημερομηνία, task, επίσημο ρολόι και αριθμό συμμετοχής του πιλότου. Εναλλακτικά ο αριθμός συμμετοχής του πιλότου μπορεί να φαίνεται στην πτέρυγα στην επόμενη φωτογραφία.
  - 2) Φωτογραφία του σημείου εκκίνησης ή του ρολογιού αν είναι εφικτό.
  - 3) Φωτογραφίες των σημείων στροφής ή ελέγχου στη σωστή ή στην προδηλωμένη σειρά.
  - 4) Φωτογραφία(ες) του ίδιου του αεροσκάφους μετά την προσγείωση με τον αριθμό του ή άλλο αναγνωριστικό μαζί με αναγνωρίσιμο τεκμήριο του σημείου προσγείωσης.
- 5.8.4 **Φωτογραφικός Τομέας.** Ο φωτογραφικός τομέας είναι ένα τεταρτημόριο (τομέας 90° μοιρών) στο έδαφος με την κορυφή στο σημείο στροφής και προσανατολισμένο συμμετρικά και αντίθετα από τα δύο σκέλη της πορείας που συναντιούνται στο σημείο στροφής. Στα Πρωταθλήματα ο Διευθυντής μπορεί κατά την ενημέρωση να μεταβάλλει την κεντρική γραμμή ώστε να βρίσκεται μεταξύ δύο εύκολα αναγνωρίσιμων χαρακτηριστικών της επιφάνειας με την προϋπόθεση πως ο τομέας δεν ξεπερνά της 150 μοίρες.
- Η φωτογραφία μπορεί να ληφθεί ψηλότερα ή χαμηλότερα από το σημείο στροφής με την προϋπόθεση ότι το χαρακτηριστικό του σημείου στροφής είναι ευκρινώς ορατό στην φωτογραφία.
- 5.9 ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙΣ ΠΤΗΣΗΣ GNSS ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ**
- 5.9.1 Μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον καταγραφείς πτήσης GNSS εγκεκριμένοι από την CIMA και αυτοί θα πρέπει να χρησιμοποιούνται σε απόλυτη συμφωνία με τα έγγραφα έγκρισής τους. (Δες Section 10 Παράρτημα 6)
- 5.9.2 Η ισχύς τεκμηρίωσης των καταγραφών πτήσης GNSS σε σχέση με άλλες μορφές τεκμηρίωσης (π.χ. φωτογραφίες ή παρατηρητές) πρέπει να αναφέρεται λεπτομερώς στους τοπικούς κανονισμούς.
- 5.9.3 Ο τομέας βαθμολόγησης για τους καταγραφείς πτήσης GNSS είναι ανεξάρτητος κάθε άλλους τομέα (π.χ. φωτογραφικού τομέα). Το  $\dot{\iota}$  έγεθος του θα πρέπει να δηλώνεται στους τοπικούς κανονισμούς και στα ενημερωτικά φύλλα των task. Στην κλίμακα του επίσημου χάρτη το ελάχιστο μέγεθος βαθμολογούμενων τομέων πρέπει να είναι ακτίνας 1mm για κυκλικούς τομείς και πλάτους 2mm για πύλες.

## Παράρτημα 1 στο SECTION 10

### ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Τα αεροσκάφη θα πρέπει να επιδείξει συμμόρφωση με τους ορισμούς των Υπερελαφρών και των Paramotor (Section 10 Παράγραφος 1.3) ως ακολούθως:

#### 1. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

- 1.1 Το αεροσκάφος μπορεί να απαιτηθεί να επιδείξει την ελάχιστη ταχύτητα του σε ευθεία πτήση στο μέγιστο βάρος απογείωσης με μια πτήση επίδειξης σε μια διαδρομή 500 m. Το αεροσκάφος πρέπει να πετάξει οριζόντια σε ένα ασφαλές ύψος σε δύο αντίθετες κατευθύνσεις. Η ταχύτητα θα μετρηθεί κατά τη διάρκεια κάθε σκέλους με χρήση GNSS και θα υπολογιστεί ο μέσος όρος των δύο ταχυτήτων. Η κάθετη συνιστώσα του ανέμου στην διαδρομή δεν πρέπει να ξεπερνά τα 10 km/h. Η μετρούμενη ταχύτητα θα διορωθεί ως προς την πυκνότητα του αέρα (15°C, 1013.2 hP, AMSL)

Σημείωση: Πιλότοι που επιθυμούν απόπειρες για ρεκόρ ή παίρνουν μέρος σε πρωταθλήματα θα πρέπει να έχουν μια δήλωση ελάχιστης ταχύτητας για το αεροσκάφος τους (δείγμα σε επόμενη σελίδα).

- 1.2 Η διόρθωση σε συνθήκες ISA υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Ταχύτητα σε Km/h κανονικοποιημένη σε συνθήκες ISA} = 3.6 \times \left( \frac{D_0}{0.5331359 \sqrt{\frac{P_1}{t_1 + 273}}} \right)^2$$

Όπου

$D_0$  = Μήκος σκέλους σε m

$T_1$  = Πραγματικός χρόνος πτήσης του σκέλους σε δευτερόλεπτα

$P_1$  = Ατμοσφαιρική πίεση στο υψόμετρο της δοκιμής σε Mb

$t_1$  = Θερμοκρασία σε υψόμετρο της δοκιμής σε βαθμούς Celsius

## ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ PARAMOTOR

ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΜΤΩW

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ: .....

ΟΝΟΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ: .....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ: .....

.....

.....

.....

ΤΥΠΟΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟΥ Ή PARAMOTOR: .....

ΜΟΝΤΕΛΟ Ή ΣΕΙΡΑ Ν?: .....

### ΔΗΛΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΓΙΑ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟΥ Ή PARAMOTOR

Ο ανωτέρω τύπος αεροσκάφους, δικής μας σχεδίασης και κατασκευής, έχει δοκιμαστεί σε πτήση και έχει επιδείξει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ελάχιστης ταχύτητας πτήσης:

Ελάχιστη Ταχύτητα Πτήσης: ..... Km/h

Μέγιστο Βάρος Απογείωσης (MTOW): ..... Kg

Θερμοκρασία αέρα ..... °C

Υψόμετρο: ..... m

Υπογραφή: .....

Όνομα (τυπωμένο): .....

Θέση στον ανωτέρω κατασκευαστή: .....

Ημερομηνία: .....

Ελέγχθηκε και έγινε αποδεκτό  
για λογαριασμό της CIMA από τον: .....

Όνομα (τυπωμένο): .....

Ημερομηνία: .....

