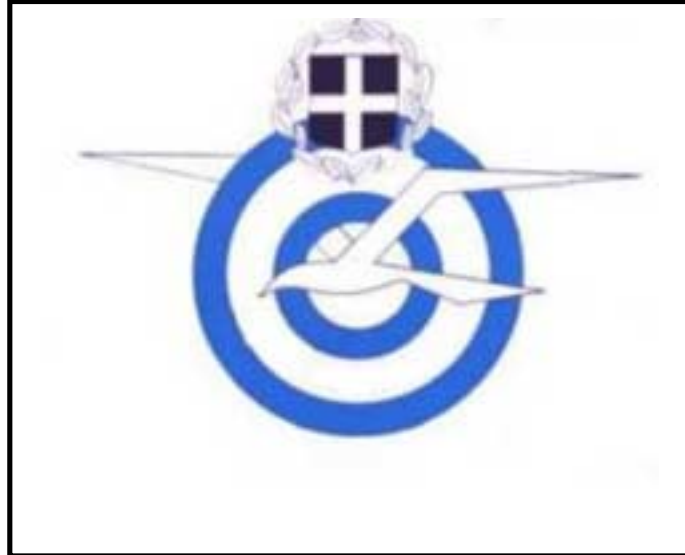


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ



ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



Κανονισμός Λειτουργίας Αεραθλήματος

Δεύτερο μέρος

Κανονισμός Διεξαγωγής Αγώνων

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

		Σελίδα
I.	ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ	
A.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ	5
A1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
A2.	ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ	5,6
A3.	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ	7
A3. 1	Αγώνισμα Ναυτιλίας	7
A3. 2	Σχεδίαση Αγώνων Ναυτιλίας	7,8
A3. 3	Αγώνισμα Χρονομέτρησης	8
A3. 4	Αγώνισμα Παρατήρησης	9
A3. 5	Αγώνισμα Προσγείωσης	9,10
A3. 6	Συσκευές Καταγραφής Παραμέτρων Πτήσης.....	10,11
A4.	ΠΟΙΝΕΣ	11,12
A5.	ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ	12
A6.	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	12,13
A7.	ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	13
A8.	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ	14
A9.	ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	14,15
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (I) α . Επιτρεπόμενα γράμματα σε σημεία ελέγχου	16
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (I) β . Επιτρεπόμενοι στόχοι διαδρομής	16
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (II). Πεδίο Προσγείωσης.....	17
B.	ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	18
B1.	ΓΕΝΙΚΑ	18
B2.	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	19
B3.	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	19
B4.	ΔΙΑΜΟΝΗ	20
B5.	ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	20
B6.	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΠΡΟΠΟΝΗΣΗ	20,21
B7.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ	21
B8.	ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ	21
B9	ΠΟΡΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	21,22,23
B10	ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ	23,24
B11	ΚΡΙΤΕΣ ,ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ	24
B12	ΘΕΣΗ / ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΡΙΤΩΝ	24,25
B13	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	25
B14	ΒΡΑΒΕΙΑ -ΑΠΟΝΟΜΗ	26
Γ.	ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	27
Γ1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	27
Γ2.	ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ	27
Γ3.	ΤΟΠΟΣ	27
Γ4.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	27
Γ5.	ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	27
Γ6.	ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	27,28

Γ7.	ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ	28
Γ8.	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	28
Γ8. 1	Αεροσκάφος	28
Γ8. 2	Ασφάλιση	28
Γ9.	ΑΦΙΞΕΙΣ	28
Γ10.	ΓΛΩΣΣΑ	28
Γ11.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ	28
Γ12.	ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	29
Γ13.	ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΩΝΑ	29
Γ14.	ΕΛΕΓΧΟΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΝΑΒΟΛΙΚΩΝ	29
Γ15.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ	29

Σελίδα

Δ.	ΚΡΙΤΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	30
Δ1.	ΓΕΝΙΚΑ	30
Δ2.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	30
Δ2. 1	ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	30
Δ2. 2	ΠΡΟΣΟΝΤΑ	30, 31
Δ3.	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΤΕΣ	31
Δ3. 1	ΕΠΙΛΟΓΗ	31
Δ3. 2	ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΡΙΤΩΝ	31, 32
Δ4.	ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ	32
Δ5.	ΚΟΣΤΟΣ	32

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (Ι). ΑΙΤΗΣΗ ΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ
..... 33

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (ΙΙ). ΑΙΤΗΣΗ ΟΡΙΣΜΟΥ ΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΡΙΤΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ
ΑΓΩΝΩΝ ΚΑΙ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ
..... 34

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (ΙΙΙ). ΔΗΛΩΣΗ ΕΝΣΤΑΣΕΩΣ..... 35

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (Ι). ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ
... 36 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (ΙΙ). ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ..... 37

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (ΙΙΙ). ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΥΝΟΔΩΝ
..... 38

Ε. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΕΣ
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΗΣ ΝΕΟΛΑΙΑΣ 39

Ζ. ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ , ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ
ΓΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥΣ Η ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ 40

Ζ1.	ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΠΙΛΟΓΗΣ	40
Ζ2.	ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ	40
Ζ3.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ	40, 41

Ι Ι . ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ

Α.	ΓΕΝΙΚΑ	42
Α1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	42
Α2.	ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ	42

A3.	ΣΥΝΘΕΣΗ	42
A3. 1	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΩΝ	42
A4.	ΑΘΛΗΤΕΣ	42,43
A4. 5	ΠΡΟΠΟΝΗΤΕΣ Ε.Ο. - ΑΡΧΗΓΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	43
A4. 6	«ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ»	44
A5.	ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ	44
A5. 1	ΙΣΧΥΣ - ΠΑΡΑΤΑΣΗ	44
A5. 2	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΛΩΝ	44

I. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ

A. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ

A1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A1. 1 Η Διεθνής Αεραθλητική Ομοσπονδία (FAI), που αντιπροσωπεύεται από την ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (GAC), οργανώνει ένα Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αεροράλλυ

κάθε δύο χρόνια και ένα Ηπειρωτικό Πρωτάθλημα Αεροράλλυ κατά τη διάρκεια του ενδιαμέσου έτους.

Η διεξαγωγή αυτών των Πρωταθλημάτων θα ανατίθεται σε μια χώρα μέλος της FAI.

A1. 2 Αμφότερα τα Πρωταθλήματα θεωρούνται Διεθνή Αγώνισμα και θα οργανώνονται και διεξάγονται σύμφωνα με τον ισχύοντα Αθλητικό Κώδικα της FAI και τους ισχύοντες

κανόνες και κανονισμούς Πρωταθλημάτων Αεροράλλυ της FAI, μπορούν δε να

συνδυαστούν με Παγκόσμιους Αεραθλητικούς Αγώνες (World Air Games).

A1. 3 Εάν οι Εθνικοί Κανόνες της διοργανώτριας χώρας υπαγορεύουν πιο αυστηρούς

κανόνες από αυτούς που περιέχονται σ' αυτόν τον κανονισμό, θα χρησιμοποιηθούν.

(Σε αυτήν την περίπτωση ο διοργανωτής πρέπει να παρουσιάσει τους Εθνικούς

Κανόνες στον Διευθυντή Κριτών και την Ελλανόδικο Επιτροπή).

A1. 4 Άλλα Διεθνή και Εθνικά Πρωταθλήματα Αεροράλλυ θα πρέπει να διεξάγονται

σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες και Κανονισμούς.

A1. 5 Οι αγώνες θα διεξάγονται μόνον σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεως εξ' όψεως (VMC) όπως ορίζονται από τον ICAO και θα υπόκεινται στα εθνικά VFR στάνταρ.

Εάν οι συνθήκες χειροτερεύσουν κατά τη διάρκεια των αγώνων, είναι ευθύνη του πιλότου και επαφίεται στην κρίση του εάν θα συνεχίσει ή όχι.

A1. 6 Οι αγώνες ή κάποιο σκέλος τους, δύναται να αναβληθούν, τροποποιηθούν ή ακυρωθούν εξαιτίας επικρατούντων μετεωρολογικών συνθηκών ή οποιοδήποτε άλλου λόγου κατά την κρίση του Διευθυντή Αγώνων μετά από σύσκεψη με τον Διευθυντή Κριτών.

A2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

A2. 1 Η επίσημη γλώσσα των αγώνων είναι τα Αγγλικά. Οποιοσδήποτε χρησιμοποιεί οποιαδήποτε άλλη γλώσσα στον ασύρματο διακινδυνεύει τον αποκλεισμό του αλλά και της Εθνικής του Ομάδας.

A2. 2 Το κάπνισμα απαγορεύεται κατά την διάρκεια της προ-πτήσης ενημέρωση και μετά-πτήση ενημέρωση, (Briefing & Debriefing).

A2. 3 Η επίσημη ώρα των αγώνων θα είναι τοπική ή UTC. Ένα επίσημο χρονόμετρο θα είναι διαθέσιμο για να συγχρονίσουν οι αθλητές το χρόνο.

A2. 4 Όλα τα αεροσκάφη των αγώνων πρέπει να φέρουν δύο γράμματα ή αριθμούς αναγνώρισης (μεγέθους τουλάχιστον 60 cm ύψους, χρώματος διαφορετικού από το χρώμα του αεροσκάφους) για τον ευκρινή προσδιορισμό της ταυτότητάς του από το έδαφος όταν πετούν στα 1000 πόδια AGL. Το ένα γράμμα ή αριθμός πρέπει να είναι τοποθετημένα το ένα στην κάτω επιφάνεια του δεξιού φτερού, το άλλο δε στην αριστερή πλευρά της ατράκτου.

A2. 5 Κάθε πλήρωμα πετάει το ίδιο αεροσκάφος καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. Σε περίπτωση τεχνικών προβλημάτων στη λειτουργία του αεροσκάφους , ο Διευθυντής Αγώνων δύναται να επιτρέψει τη χρήση άλλου αεροσκάφους.

A2. 6 Τυχόν μετατροπές στο αεροσκάφος είναι αποδεκτές μόνον όταν πιστοποιούνται από την αρμόδια εθνική αρχή (Υ.Π.Α.). Πάραυτα, το πλήρωμα μπορεί να αφαιρέσει τα

αεροδυναμικά καλύμματα των τροχών (spats) και / ή να βιάσει τους τροχούς εάν το επιθυμεί.

Κριτή
θέση
αποφασίσουν για
ενστάσεις.

Όλες οι προσγειώσεις θα βιντεοσκοποούνται, για να βοηθήσουν τον προσγειώσεων, όταν βρίσκεται σε αμφιβολία σχετικά με την ακριβή προσγείωσης ή την Ελλανόδικο Επιτροπή όταν θα έχουν να αποφασίσουν για ενστάσεις.

A2. 7 Σε κάθε πλήρωμα θα παρέχονται χάρτες, όχι απαραίτητα αεροναυτιλιακοί, με κλίμακα μεταξύ 1 : 200.000 και 1 : 300.000, για την κάλυψη όλων των ασκήσεων.

A2. 8 Πριν από κάθε σκέλος του αγώνα, θα πρέπει να αναρτάται μια κατάσταση με την σειρά εκκίνησης και τους χρόνους. Χρησιμοποιείται ελάχιστος χρόνος δύο (2) λεπτών ανάμεσα στις απογειώσεις.

A2. 9 Για τα πληρώματα ίδιων Αερολεσχών ο διοργανωτής πρέπει να σχεδιάσει διαχωρισμό στις απογειώσεις τους περισσότερο από έξι (6) λεπτά.

A2. 10 Η χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων και / ή αυτόματου πιλότου επαφίεται στην κρίση του διοργανωτή. Εάν δεν επιτρέπονται, όλες οι μη εγκεκριμένες συσκευές θα σφραγίζονται ή θα κρατιούνται για φύλαξη κατά την διάρκεια της πτήσης από τον διοργανωτή. Η χρήση καταγραφικών GPS από μεμονωμένα πληρώματα επιτρέπεται εάν η συσκευή είναι σύμφωνη με τα οριζόμενα του άρθρου A3. 6.

3.
Εάν κάποιος διαγωνιζόμενο αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με καταγραφικό, τα αποτελέσματα του GPS θα χρησιμοποιηθούν μόνο όταν υπάρξουν ενστάσεις.
Ο διοργανωτής οφείλει να συμμορφωθεί με τα οριζόμενα στο άρθρο A3. 6. 5.

A2. 11 Το αεροσκάφος, το πλήρωμα και οι προσωπικές αποσκευές θα επιθεωρούνται για μη εγκεκριμένο εξοπλισμό ναυτιλίας και τηλεπικοινωνιών. Η επιθεώρηση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πέντε (5) λεπτά πριν παραδοθούν οι οδηγίες πτήσεως (φάκελος).

A2. 12 Ανάμεσα στο ελάχιστο των Δεκαπέντε (15) λεπτών και στο μέγιστο των Τριάντα (30) λεπτών πριν την απογείωση, ένας φάκελος αγώνα, που περιέχει όλες τις πληροφορίες και οδηγίες για την εκτέλεση της πτήσης, θα παραδίδεται στο πλήρωμα μέσα /στο αεροσκάφος.

- A2. 13 Στην περίπτωση αδυναμίας εκκίνησης, το πλήρωμα δεν πρέπει να αφήσει το Αεροσκάφος και δεν πρέπει να επικοινωνήσει με την ομάδα του. Θα επικοινωνήσει μέσω ασυρμάτου με την διεύθυνση του αγώνα για να εξηγήσει την κατάσταση και να του δοθούν οδηγίες.
- A2. 14 Η αγωνιστική πτήση πρέπει να διεξαχθεί σύμφωνα με αυτούς τους κανόνες και τις οδηγίες πτήσεως.
- A2. 15 Ο έσχατος χρόνος προσγείωσης θα προσδιορίζεται στο σχέδιο πτήσης. Μετά την προσγείωση, οι οδηγίες τροχοδρόμησης πρέπει να εκτελούνται χωρίς καθυστέρηση.
- A2. 16 Μετά την προσγείωση το φύλλο απαντήσεων πρέπει να παραδίδεται εντός συγκεκριμένου χρόνου. Αυτός ο χρόνος είναι ο πραγματικός χρόνος προσγείωσης συν τον εξαγγελθέντα χρόνο που έχει ορίσει ο διοργανωτής. Το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για την έγκαιρη παράδοση του φύλλου απαντήσεων.
- A2. 17 Περαιτέρω, ο φάκελος αγώνα, ο οποίος πρέπει να περιέχει όλα τα αυθεντικά φύλλα αγώνα, οδηγίες πτήσεως και φωτογραφίες, πρέπει να παραδοθεί. Το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για την παράδοση του φακέλου.
- A2. 18 Τα πληρώματα πρέπει να παραμείνουν στα αεροσκάφη τους έως ότου παραδοθεί ο φάκελος αγώνα και δεν πρέπει να επικοινωνήσουν με κανένα.
- A2. 19 Τα πληρώματα που τελειώνουν ένα σκέλος του αγώνα προτού να εκκινήσει και το τελευταίο πλήρωμα, θα απομονώνονται.

A3. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ

A3. 1 Αγώνισμα Ναυτιλίας

- A3. 1. 1 Θα υπάρχουν τρεις αγώνες ναυτιλίας. Κάθε αγώνας θα έχει μήκος μεταξύ 80 ναυτικών μιλίων (N.M.) και 140 N.M. Όταν γίνουν δύο αγώνες (σκέλη) σε μία ημέρα, το συνολικό μήκος δεν θα είναι μεγαλύτερο των 250 N.M. Η απόσταση των σκελών θα είναι μεταξύ 5 και 20 N.M.
- A3. 1. 2 Ο αγώνας ναυτιλίας αρχίζει στο σημείο αφετηρίας (Σ.Α.), συνεχίζει πάνω από σημεία ελέγχου (Σ.Ε.) ή σημεία ελέγχου κατά μήκος του ίχνους, και τελειώνει στο σημείο

τερματισμού (Σ.Τ.).

- A3. 1. 3 Κάθε αγώνας αποτελείται από :
- ▶ Προετοιμασία πτήσης (σχεδίαση)
 - ▶ Έλεγχος χρόνου
 - ▶ Άσκηση παρατήρησης (φωτογραφιών και στόχων εδάφους)
 - ▶ Άσκηση προσγείωσης (ελάχιστη 1, μέγιστες 2)

A3. 2 Σχεδίαση Αγώνων Ναυτιλίας

A3. 2. 1 Τα σημεία ελέγχου πρέπει να είναι ακριβή σημεία στο έδαφος. Τα σημεία ελέγχου θα περιγράφονται με σαφήνεια στις οδηγίες πτήσης. Τα σημεία Αφειτηρίας, Τερματισμού, ενδιάμεσα σημεία Αφειτηρίας και Τερματισμού είναι επίσης σημεία ελέγχου.

A3. 2. 2 Τα σημεία στροφής (Σ.Σ.) – του ίχνους διαδρομής – πρέπει να είναι χαρακτηριστικά σημεία του χάρτη αγώνα (διασταυρώσεις, εκκλησίες, γέφυρες, τυπωμένες τομές συντεταγμένων κλπ.). Τα σημεία στροφής θα περιγράφονται με σαφήνεια στις οδηγίες πτήσεως.

A3. 2. 3 Εάν ένα σημείο ελέγχου δεν φαίνεται στον χάρτη του αγώνα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα σημείο στροφής. Στην περίπτωση αυτή ένα σκαρίφημα του σημείου ελέγχου (προσανατολισμένο στο Βορρά) και η εξάρτησή του με το σημείο στροφής πρέπει να εμφανίζονται στις οδηγίες πτήσεως. Η απόσταση μεταξύ σημείου στροφής και σημείου ελέγχου πρέπει να είναι μικρότερη των 2 Ν.Μ.

A3. 2. 4 Τα σημεία στροφής και / ή σημεία ελέγχου θα δίνονται από τις οδηγίες εύρεσής τους σαν :

- α. μία γνωστή θέση
- β. συντεταγμένες (γεωγραφικό πλάτος και μήκος)
- γ. κάθε συνδυασμός πορείας και / ή απόστασης από ή προς τα ανωτέρω (α) και (β)

A3. 2. 5 Χρησιμοποιώντας τα προηγούμενα, αποτυπωμένα στον χάρτη σημεία στροφής και σημεία ελέγχου, ή το κέντρο κάθε αεροδρομίου ή η τομή τυπωμένων συντεταγμένων στον χάρτη αγώνα είναι «γνωστές θέσεις». Ο διοργανωτής μπορεί να θεωρήσει αποτυπωμένα σημεία στο χάρτη σαν «γνωστές θέσεις». Αυτά τα σημεία πρέπει να επισημαίνονται στον βασικό χάρτη (ενημέρωσης) αγώνα και να προβάλλονται στον πίνακα ανακοινώσεων.

- A3. 2. 6 Τοποθεσίες πολύ γνωστές στον διοργανωτή αλλά άγνωστες στα άλλα πληρώματα,
δεν είναι «γνωστές θέσεις».
- A3. 2. 7 Οι πορείες θα δίνονται σε μοίρες μαγνητικού ή αληθούς βορρά. Αν είναι μαγνητικού, ο διοργανωτής θα δίνει την τιμή της μαγνητικής απόκλισης που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.
- A3. 2. 8 Οι αποστάσεις θα δίνονται σε δέκατα ναυτικού μιλίου ή χιλιομέτρου. Θα δίνεται επίσης συντελεστής μετατροπής από χιλιοστά στον χάρτη σε ναυτικά μίλια ή χιλιόμετρα.
- A3. 2. 9 Καμία εξάρτηση (στοιχείων ίχνους) δεν θα ξεκινά από σημείο που δεν εμφανίζεται στον χάρτη αγώνα.
- A3. 2. 10 Το ίχνος πτήσεως θα είναι από σημείο ελέγχου σε σημείο ελέγχου.
- A3. 2. 11 Μετά την απογείωση ο χειριστής πρέπει να τηρήσει τις δοθείσες οδηγίες αναχώρησης. Η πτήση πάνω από το σημείο αναχώρησης (ενδιάμεσο σημείο αναχώρησης) θα είναι επί ίχνους από τα σημεία αυτά και με διεύθυνση ώστε να απομακρυνόμαστε από αυτά (outbound). Η πτήση πάνω από σημεία ελέγχου και σημείο τερματισμού (ενδιάμεσο σημείο τερματισμού) θα είναι επί ίχνους με διεύθυνση ώστε να κατευθυνόμαστε προς αυτά (inbound).
- A3. 2. 12 Αφού περάσει το σημείο τερματισμού /ενδιάμεσο σημείο τερματισμού το αεροσκάφος πρέπει να τηρήσει τις δοθείσες οδηγίες άφιξης.
- A3. 3 Αγώνισμα Χρονομέτρησης**
- A3. 3. 1 Οι χρόνοι (ω:λλ:δδ), που δίνονται σε τοπική ώρα, UTC ή χρονικό διάστημα από Προσδιορισμένη ώρα απογείωσης, θα περιλαμβάνονται στις οδηγίες πτήσης για την απογείωση, το σημείο αφετηρίας, κάθε σημείο ελέγχου, το σημείο τερματισμού και τον έσχατο χρόνο προσγείωσης. Ο διοργανωτής θα χρησιμοποιήσει την κρίση του για να λάβει υπ' όψιν του ταχύτητα ανέμου στον υπολογισμό χρονικού προγραμματισμού. Αν ο άνεμος υπεισέλθει στον υπολογισμό, θα σημειώνεται η έντασή του στις οδηγίες πτήσης.
- A3. 3. 2 Χρονομέτρηση θα γίνεται στην απογείωση, στην διέλευση από σημείο αφετηρίας, σε

δύο τουλάχιστον σημεία ελέγχου, στο σημείο τερματισμού και στην προσγείωση.

Τα σημεία ελέγχου στα οποία γίνεται χρονομέτρηση δεν θα ανακοινώνονται.

A3. 3.3 Ένα σημείο ελέγχου χρονομέτρησης πρέπει να είναι ακριβές σημείο στο έδαφος ή

σημείο τομής του ίχνους πτήσης με μία γραμμή κάθετη σε αυτό το ίχνος.

Όταν χρησιμοποιούνται γράμματα σε σημεία ελέγχου, η «πύλη χρόνου» θα είναι σε

μία γραμμή διερχόμενη από το γράμμα και κάθετη στο ίχνος πτήσης.

A3. 3.4 Κάθε αεροσκάφος πρέπει να περάσει πάνω από τα σημεία ελέγχου σε ύψος μεταξύ

500 και 1000 ποδών AGL. Οι χρονομετρήσεις θα γίνονται όταν το αεροσκάφος

διέρχεται μια γραμμή κάθετη στο ίχνος πτήσης με διεύθυνση προς το σημείο,

(στο σημείο αφετηρίας / ενδιάμεσο σημείο αφετηρίας : κάθετη στο ίχνος πτήσης με

διεύθυνση από το σημείο).

A3. 3.5 Πτήση κάτω από το προκαθορισμένο ύψος (κάθε φορά) θα επιφέρει ποινές.

A3. 3.6 Για να είναι δυνατόν να αναγνωρισθεί (το αεροσκάφος) σε κάθε σημείο ελέγχου

χρονομέτρησης, πρέπει ο παρατηρητής εδάφους να μπορεί να δει τον αριθμό

νηολογίου του αεροσκάφους ή τον αριθμό του αγώνα ή να σημειώσει τον τύπο του

αεροσκάφους (υψηλοπτέρυγο / χαμηλοπτέρυγο) και το χρώμα.

Πτήση άνω των 1000

ποδών AGL μπορεί να προκαλέσει προβλήματα αναγνώρισης και συνεπώς ποινές ως

«μη παρατηρηθέν».

A3. 3.7 Αεροσκάφος μη αναγνωρισθέν ή διερχόμενο εκτός ορισθείσας «πύλης» στα σημεία

ελέγχου χρονομέτρησης, θα χρεώνεται τις μέγιστες ποινές χρονομέτρησης.

A3. 3.8 Στροφή μεγαλύτερη των 90° από το ίχνος μεταξύ σημείου αφετηρίας και ενδιάμεσο

σημείο τερματισμού, και από ενδιάμεσο σημείο αφετηρίας προς σημείο τερματισμού

θα επιφέρει κάθε φορά ποινές.

A3. 4 Αγώνισμα Παρατήρησης

- A3. 4. 1 Τα πληρώματα θα εφοδιάζονται με δύο σειρές φωτογραφιών. Η πρώτη σειρά θα είναι
φωτογραφίες σημείων ελέγχου, η δεύτερη φωτογραφίες διαδρομής.
- A3. 4. 2 Οι φωτογραφίες σημείων ελέγχου μπορεί να έχουν ληφθεί από
οιαδήποτε διεύθυνση,
μπορεί να είναι σωστές ή λάθος. Τα πλήρωμα θα αποφασίσει και θα
τσεκάρει το
κατάλληλο πεδίο στο φύλλο αγώνα. Στις φωτογραφίες θα
αναγράφεται ο αριθμός του
σημείου ελέγχου και θα είναι στην σωστή σειρά. Εάν η φωτογραφία
του σημείου
ελέγχου είναι λάθος το χαρακτηριστικό σημείο στην φωτογραφία
αυτή δεν πρέπει να
απέχει λιγότερο του 0,5 N.M. από το σημείο ελέγχου.
- A3. 4. 3 Το σημείο ελέγχου μπορεί να επισημαίνεται με ένα στόχο εδάφους,
ο οποίος θα είναι
ένα γράμμα, όπως φαίνεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (I) α.
- A3. 4. 4 Μπορεί να υπάρχουν στόχοι εδάφους στην διαδρομή, που θα είναι
σύμβολα, όπως
φαίνεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (I) β. Αυτά θα είναι μέχρι 100
μέτρα αριστερά ή δεξιά
από το ίχνος πτήσης.
- A3. 4. 5 Οι φωτογραφίες μεταξύ των σημείων ελέγχου θα χαρακτηρίζονται (
μαρκάρονται) με
γράμματα και δεν θα είναι σε σειρά. Το αντικείμενο που πρέπει
να αναγνωρισθεί θα
είναι μέσα σε κύκλο στην φωτογραφία και πρέπει να βρίσκεται
μέχρι 300 μέτρα από
το ίχνος πτήσης.
- A3. 4. 6 Όταν μεταξύ των σημείων ελέγχου χρησιμοποιούνται (δίδονται
προς αναγνώριση)
φωτογραφίες και στόχοι εδάφους, ο μέγιστος αριθμός φωτογραφιών
/ στόχων
εδάφους είναι $10 / 10 = 20$ (είκοσι).
- A3. 4. 7 Όταν χρησιμοποιούνται μόνο φωτογραφίες διαδρομής, θα υπάρχουν
δύο σειρές
φωτογραφιών. Κάθε σειρά θα περιέχει οκτώ με δέκα φωτογραφίες.
Πληροφορίες για
την χρήση των δύο σειρών θα δίνονται στις οδηγίες πτήσης.
Πληροφορίες όπως σε
ποιο τμήμα της πτήσης ανήκει κάθε σειρά φωτογραφιών, θα
αναγράφεται επί της
σειράς.
- A3. 4. 8 Δεν θα υπάρχουν φωτογραφίες και στόχοι διαδρομής πριν το σημείο
αφειτηρίας, μέχρι
5 N.M. μετά το σημείο αφειτηρίας, μέχρι 0,5 N.M. μετά από κάθε
σημείο ελέγχου,
μετά το σημείο τερματισμού και μεταξύ ενδιάμεσου σημείου
τερματισμού και
ενδιάμεσου σημείου αφειτηρίας.

A3. 4.9 Οι αποστάσεις των φωτογραφιών και στόχων διαδρομής θα μετρώνται από το προηγούμενο σημείο ελέγχου. Εάν ένα σημείο ελέγχου δεν είναι χαρακτηριστικό σημείο στον χάρτη αγώνα, η απόσταση θα μετράται από το προηγούμενο σημείο στροφής.

A3. 5 Αγώνισμα Προσγείωσης

A3. 5.1 Το αγώνισμα προσγείωσης (Π/Γ) κανονικά θα είναι full stop προσγείωση, αν όμως προβλέπονται δύο προσγειώσεις, η ενδιάμεση προσγείωση θα είναι touch and go. Όταν χρησιμοποιείται ενδιάμεση προσγείωση, το τελευταίο σημείο ελέγχου πριν την προσγείωση θα θεωρείται «ενδιάμεσο σημείο τερματισμού» και το πρώτο σημείο ελέγχου μετά την προσγείωση touch and go θα θεωρείται «ενδιάμεσο σημείο αφετηρίας».

A3. 5.2 Κάθε προσγείωση θα είναι αποτέλεσμα κανονικής προσέγγισης όπου η χρήση ισχύος, flaps, Spoilers και πλαγιολίσθησης θα είναι στην κρίση του χειριστή.

A3. 5.3 Η επαφή (στον διάδρομο) πρέπει να γίνεται με αμφοτέρους τους κύριους τροχούς, εκτός εάν ο επικεφαλής των κριτών προσγείωσης έχει δηλώσει (ότι υπάρχουν) «συνθήκες πλαγίου ανέμου. Στην περίπτωση αυτή το αεροσκάφος μπορεί να ακουμπήσει με τον προς τον άνεμο κύριο τροχό.

Ο ριναίος τροχός πρέπει να είναι πάνω από το έδαφος μέχρις ότου αμφοτέροι οι κύριοι τροχοί έχουν επαφή (με τον διάδρομο). Αεροσκάφη με ουραίο τροχό πρέπει να προσγειώνονται με την ουρά κάτω από οριζόντια (γραμμή).

A3. 5.4 Η επαφή θα μετράται όταν το αεροσκάφος τροχοδρομεί (κυλάει) στο έδαφος μετά από όλες τις αναπηδήσεις. Σε περίπτωση αναπηδήσεων υπολογίζεται εκείνη η επαφή που επιφέρει τις μέγιστες ποινές.

A3. 5.5 Αεροσκάφος θεωρείται ότι αναπηδά, όταν μετά την επαφή είτε ο ένας είτε και οι δύο κύριοι τροχοί ανυψώνονται από το έδαφος σε ύψος μεγαλύτερο της διαμέτρου αυτών.

A3. 5.6 Σε περίπτωση προσγείωσης και με τους τρεις τροχούς αεροσκάφους με ουραίο τροχό,

υπολογίζεται η επαφή των κύριων τροχών.

A3. 5. 7 Θα δηλώνονται συνθήκες πλάγιου ανέμου, όταν η κάθετη συνιστώσα ανέμου θα είναι

8 κόμβοι ή περισσότεροι. Η διεύθυνση και η ταχύτητα του ανέμου θα μετρώνται

κοντά στην γραμμή επαφής με κατάλληλες συσκευές. Ο επικεφαλής κριτών

προσγείωσης θα αποφασίζει πότε υπάρχουν συνθήκες πλάγιου ανέμου και θα

μεριμνά για την τοποθέτηση εμφανούς σημαίας 50 μ. πριν την γραμμή επαφής για

ενημέρωση των αγωνιζόμενων. Τα πληρώματα μπορεί να ενημερώνονται

επίσης από τον ασύρματο. Αν η συνιστώσα κάθετου ανέμου υπερβαίνει τους

15 κόμβους, η δοκιμασία προσγείωσης σε αυτό το σκέλος θα ακυρώνεται.

A3. 5. 8 Η μέγιστη συνιστώσα ούριου ανέμου για βαθμολογούμενες προσγειώσεις, είναι

5 κόμβοι. Αν η συνιστώσα ούριου ανέμου υπερβαίνει τους 5 κόμβους πρέπει να

αλλάξει η κατεύθυνση προσγείωσης ή θα ακυρωθεί το αγώνισμα προσγείωσης σε

αυτό το σκέλος.

A3. 5. 9 Οι μη κανονικές προσγειώσεις καθορίζονται ως εξής :

α) Ο ριναίος τροχός αγγίζει το έδαφος πριν από αμφοτέρους τους κύριους τροχούς ή

ταυτόχρονα με αμφοτέρους τους κύριους τροχούς.

β) Αεροσκάφος με ουραίο τροχό αγγίζει την ουρά όχι κάτω από την οριζόντια (νοητή

γραμμή).

γ) Ένας κύριος τροχός (να είναι) πάνω από το έδαφος σε ύψος μεγαλύτερο της

διαμέτρου του, στην αρχική επαφή, χωρίς αναγνωρισμένες συνθήκες πλάγιου

ανέμου.

δ) Σε αναγνωρισμένες συνθήκες πλάγιου ανέμου, επαφή του κατάντη κύριου τροχού

ενώ ο ανάντη (προς τον άνεμο) κύριος τροχός είναι πάνω από το έδαφος σε ύψος

μεγαλύτερο της διαμέτρου του.

ε) Επαφή οποιουδήποτε άλλου μέρους του αεροσκάφους, εκτός των κύριων τροχών,

με το έδαφος.

ζ) Ανάσυρση των flaps, μέσα στην σημασμένη λωρίδα προσγείωσης, πριν την επαφή.

η) Επαφή με τροχούς μπλοκαρισμένους (φρεναρισμένου).

Οι ποινές για μη κανονικές προσγειώσεις θα επιβάλλονται επί πλέον των άλλων

ποινών προσγείωσης.

A3. 6 Συσσκευές Καταγραφής Παραμέτρων Πτήσης.

A3. 6. 1 Με αρχή από 1-1-2002 ή χρήση GNSS - Καταγραφικό πτήσης είναι υποχρεωτική για το Ηπειρωτικό και παγκόσμιο πρωτάθλημα.

A3. 6. 2 Οι τεχνικές απαιτήσεις για τον εξοπλισμό τού καταγραφικού πτήσεως είναι καταχωρημένες στον κανονισμό αγώνων, Τμήμα 2 , Παράρτημα 4.

A3. 6. 3 Η ευθύνη για την λειτουργία χρήση συσκευών καταγραφής παραμέτρων πτήσης στο αεροσκάφος εναπόκειται στον αγωνιζόμενο.

A3. 6. 4 Σε κανέναν αγωνιζόμενο δεν επιτρέπεται να επεμβαίνει με οιονδήποτε τρόπο στην συσκευή καταγραφής παραμέτρων πτήσης επί ποινή αποκλεισμού. Λεπτομερείς οδηγίες για την χρήση της συσκευής καταγραφής παραμέτρων πτήσης θα πρέπει να δίνονται στην γενική ενημέρωση.

A3. 6. 5 Όταν χρησιμοποιείται συσκευή καταγραφής παραμέτρων πτήσης, δεν θα υπάρχει επίσημη προκαταρκτική πτήση. Στην περίπτωση αυτή ο αγώνας θα αποτελείται από τέσσερα τμήματα (μέρη).
-Εάν ολοκληρωθούν τα τέσσερα μέρη, για το τελικό αποτέλεσμα θα ληφθούν υπ' όψιν τα καλύτερα αποτελέσματα κάθε αγωνιζόμενου στα τρία τμήματα.
-Εάν μπορούν να ολοκληρωθούν μόνο τρία τμήματα για το τελικό αποτέλεσμα θα ληφθούν υπ' όψιν τα καλύτερα αποτελέσματα κάθε αγωνιζόμενου στα δύο τμήματα.
-Εάν μπορούν να ολοκληρωθούν μόνο δύο μέρη για το τελικό αποτέλεσμα θα ληφθούν υπ' όψιν τα αποτελέσματα και των δύο.
-Με αποτελέσματα σε λιγότερα από δύο μέρη θα ανακοινώνεται τελικό αποτέλεσμα, όμως δεν θα αναδεικνύεται πρωταθλητής (βλέπε A9. 2).

A4. ΠΟΙΝΕΣ

A4. 1 Κύλιση τροχών = χρόνος απογείωσης
Χρόνος απογείωσης + 10 δευτερόλεπτα.....0 βαθμοί ποινής
Για κάθε δευτερόλεπτο προπορείας / καθυστέρησης..... 3 βαθμοί ποινής
Μέγιστο300 βαθμοί ποινής

A4. 2 Αγώνας χρονομέτρησης :
Ανωθεν σημείου στον δοθέντα χρόνο +/- 2 δευτερόλεπτα..... 0 βαθμοί ποινής
Περισσότερα από +/- 2 δευτερόλεπτα προπορείας / καθυστέρηση, για κάθε δευτερόλεπτο..... 2 βαθμοί ποινής

Μέγιστο

	.....300	βαθμοί ποινής	
	Μη αναγνωρισθέν / μη παρατηρηθέν.....	.....300	βαθμοί ποινής
A4. 3	Αγώνας παρατήρησης :		
	Για φωτογραφίες ή στόχους εδάφους, κάθε σωστή αναγνώριση		
ποινής	μέχρι 0,5 N.M. της πραγματικής θέσης.....	.....0	βαθμοί
ποινής	> 0,5 N.M. μέχρι 1,0 N.M. ....	.....25	βαθμοί
	Μη Παρατηρημένες (-01 ).....	.....50	βαθμοί ποινής
	Λάθος ή εκτός ορίων .....	.....100	βαθμοί ποινής
	Φωτογραφίες και γράμματα στα σημεία ελέγχου, κάθε φορά :		
	Σωστή αναγνώριση .....	.....0	βαθμοί ποινής
	Μη παρατηρηθέν .....	.....50	βαθμοί ποινής
	Λάθος αναγνώριση .....	.....100	βαθμοί ποινής
A4. 4	Παράβαση κανόνων ασφαλείας και πτήσεων.....	.....600	βαθμοί
ποινής	Πτήση κάτω από το ελάχιστο δοθέν υψόμετρο .....	.....200	βαθμοί
ποινής	Αποτυχία πιστής τήρησης δοθεισών οδηγιών .....	.....200	βαθμοί ποινής
	Κατοχή μη επιτρεπόμενου ηλεκτρονικού εξοπλισμού.....	.....600	βαθμοί ποινής
A4. 5	Ελιγμοί μεγαλύτεροι των 90° από το ίχνος μεταξύ σημείου		
αφειτηρίας και	ενδιάμεσου σημείου τερματισμού και μεταξύ ενδιάμεσου σημείου		
	αφειτηρίας και σημείου τερματισμού, κάθε φορά.....	.....200	βαθμοί ποινής
A4. 6	Αγώνας προσγείωσης , βλέπε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (ΙΙ) :		
	Λευκή γραμμή.....	.....0	βαθμοί ποινής
ποινής	Περιοχή «Α» .....	.....20	βαθμοί ποινής
	Περιοχή «Β» .....	.....40	βαθμοί
	Περιοχή «Γ» .....	.....60	βαθμοί ποινής
	Περιοχή «Δ» .....	.....80	βαθμοί ποινής
	Περιοχή «Ε» .....	.....50	βαθμοί ποινής
	Περιοχή «Ζ» .....	.....90	βαθμοί ποινής
	Προσγείωση έξω από το «κουτί» προσγείωσης,		
βαθμοί ποινής	κύλιση έξω από το «κουτί» (αριστερά / δεξιά).....	.....200	
100	Χρήση ισχύος μέσα στο «κουτί» στις προσγειώσεις touch and go		
ποινής	βαθμοί ποινής		
	Επανακύκλωση χωρίς προηγηθείσα επαφή		
ποινής	με το έδαφος (χωρίς λόγους ανωτέρας βίας).....	.....200	βαθμοί
	Επανακύκλωση μετά από επαφή (χωρίς λόγους ανωτέρας βίας)..		
200	βαθμοί ποινής		
	Μη προσπάθεια προσγείωσης σε προσδιορισμένο πεδίο προσγείωση		
	.....	.....300	βαθμοί ποινής
	Μη κανονική προσγείωση .....	.....200	βαθμοί ποινής

- Οι ποινές για μη κανονικές προσγειώσεις θα δίνονται επί πλέον των άλλων ποινών προσγείωσης.
Πάντως οι μέγιστες ανά προσγείωση θα είναι.....300 βαθμοί ποινής
- A4. 7 Καθυστερήση παράδοσης φακέλου ή παράβαση των άρθρων Α 2. 15 ή και του Α 2. 17.....200 βαθμοί ποινής
- A4. 8 Μη χρήση δοθείσας συχνότητας.....200 βαθμοί ποινής
- A4. 9 Υπέρβαση εσχάτου χρόνου προσγείωσης δηλωθέντα στο σχέδιο πτήσης300 βαθμοί ποινής
- A4. 10 Εάν ένα πλήρωμα προσγειωθεί σε αεροδρόμιο εκτός επίσημης διαδρομής και συνεχίσει την πτήση, δεν θα έχει πίστωση επί πλέον χρόνου.

A5. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

- A5. 1 Ο αποκλεισμός ενός πληρώματος μπορεί να είναι αποτέλεσμα :
α) κάθε ανυπακοής ή κακής συμπεριφοράς στο έδαφος ή και στον αέρα
β) επικίνδυνης πτήσης, που θέτει σε κίνδυνο ανθρώπους, αεροσκάφη ή κατασκευές
γ) γενικής διαμαρτυρίας κατά άλλων αγωνιζόμενων
δ) αδυναμίας συμμόρφωσης με τους σχετικούς νόμους και κανονισμούς
ε) παραβίασης αντί - ντόπινγκ της Δ.Α.Ο.
ζ) παρέμβασης στο σύστημα καταγραφής πτήσης
- A5. 2 Αποκλεισμός Εθνικής Ομάδας μπορεί να προέλθει από χρήση ασυρμάτου κατά τη διάρκεια του αγώνα σε άλλη γλώσσα από την Αγγλική, ή και σε συχνότητα μη αναφερόμενη στις οδηγίες ή και μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, ή και από χρήση απαγορευμένου εξοπλισμού επικοινωνίας ή ναυτιλίας. Εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι μόνο ένα πλήρωμα Εθνικής Ομάδας εμπλέκεται στην παράβαση, μπορεί να αποκλεισθεί μόνο αυτό το πλήρωμα.
- A5. 3 Η απόφαση αποκλεισμού ενός πληρώματος ή μιας Εθνικής Ομάδας θα λαμβάνεται από τον Διευθυντή Αγώνος σε συνεννόηση με τον Διευθυντή των Κριτών.

A6. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

- A6. 1 Κάθε Εθνική Αερολέσχη, μέλος της FAI, δύναται να υποβάλλει έως πέντε (5) συμμετοχές.

- A6. 2 Κάθε συμμετοχή (πλήρωμα) πρέπει να αποτελείται από έναν κυβερνήτη και έναν συγκυβερνήτη / πλοηγό.
- A6. 3 Κάθε χειριστής, πρέπει να είναι κάτοχος άδειας χειριστού ιδιωτικών αεροσκαφών, ή υψηλότερης άδειας δεόντως σε ισχύ.
- A6. 4 Όλα τα μέλη των πληρωμάτων πρέπει να κατέχουν μια ισχύουσα αθλητική άδεια της **FAI**, εκδιδόμενη από την Εθνική Αερολέσχη που υπέβαλλε αιτήσεις συμμετοχής τους.
- A6. 5 Κάθε πλήρωμα μπορεί να αποτελείται από δύο (2) άτομα μόνο. Κατά τη διάρκεια του αγώνα δεν μπορούν να μεταφέρονται επιβάτες.
- A6. 6 Εάν ο συνολικός αριθμός συμμετοχών υπερβαίνει τις 60 ο οργανωτής επιτρέπεται να μειώνει σε τέσσερις (4) τις συμμετοχές οποιασδήποτε χώρας η οποία έχει υποβάλλει πέντε.
- A6. 7 Η φιλοξενούσα χώρα δεν πρέπει να υποβάλλει περισσότερες συμμετοχές από τον μέγιστο αριθμό συμμετοχών που υποβλήθηκαν από οποιανδήποτε άλλη χώρα.
- A6. 8 Ο οργανωτής δύναται να προσκαλέσει και να δεχτεί μεμονωμένα πληρώματα ως φιλοξενούμενους συμμετέχοντες.
- A6. 9 Κάθε χώρα πρέπει να έχει έναν αρχηγό ομάδας (Team Manager), ο οποίος θα ενεργεί ως εκπρόσωπός της.
- A6. 10 Ένας κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης / πλοηγός δύναται να είναι αρχηγός ομάδας. Σε αυτήν την περίπτωση, ο οργανωτής πρέπει να ενημερωθεί το συντομότερο αλλά όχι αργότερα από την άφιξή τους.
- A6. 11 Διεθνείς Κριτές : δείτε Κεφάλαιο Δ3.
- A6. 12 Κάθε χώρα δύναται να στείλει μηχανικούς, παρατηρητές και υποστηρικτές.

A7. ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

- A7. 1 Αεροσκάφη κατάλληλα για τους αγώνες είναι εμβολοφόρα και στρόβιλο – ελικοφόρα αεροσκάφη όπως καταγράφονται στις υποκατηγορίες C1 (a,b,c,d) και C3 (a,b,c) του

Αθλητικού Κώδικα της FAI, section 2, latest Edition και μότο - ανεμόπτερα όπως ορίζονται από τον Αθλητικό Κώδικα της FAI, Section 3, latest Edition, με εσωτερικά τοποθετημένο μη - ανασυρόμενο κινητήρα και συμβατικό τρίκυκλο σύστημα προσγείωσης (Touring Motor Glider).

A7. 2 Η ελάχιστη επιτρεπόμενη δηλωμένη ταχύτητα αέρος είναι 70 Kts. Οι δηλωμένες ταχύτητες αέρος για τον αγώνα πρέπει να δίνονται μόνο σε πολλαπλάσια μόνο των 5 Kts.

A7. 3 Τα αεροσκάφη πρέπει να έχουν αυτονομία ίση με το μέγιστο μήκος του σκέλους με ταχύτητα αγώνα, συν 10% και επιπροσθέτως VFR απόθεμα καυσίμων που θα αντιστοιχεί στις νομικές απαιτήσεις της φιλοξενούσας χώρας.

A7. 4 Όλα τα αεροσκάφη πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα κατάλληλο για χρήση ασύρματο επικοινωνιών εγκεκριμένο για την χώρα όπου θα διεξαχθεί ο αγώνας.

A7. 5 Κάθε αεροσκάφος που εμπλέκεται στους αγώνες (αγωνιστικό σκάφος και αεροσκάφος υποστήριξης) πρέπει να είναι ασφαλισμένο ως προς την αστική ευθύνη. Ένα πιστοποιητικό ασφάλισης στα Αγγλικά πρέπει να παραδοθεί στην Οργανωτική Επιτροπή.

A7. 6 Τα αεροσκάφη θα είναι παρκαρισμένα στο ύπαιθρο. Τα πληρώματα θα πρέπει να εξοπλίσουν τα αεροσκάφη τους με υλικά πρόσδεσης.

A8. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

A8. 1 Οι αθλητές είναι τα μόνα πρόσωπα που έχουν το δικαίωμα να καταθέσουν μια ένσταση μέσω του Αρχηγού Ομάδας, δείτε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (III).

A8. 2 Ο Διευθυντής Αγώνων θα παρέχει σε κάθε αρχηγό ομάδας τα αποτελέσματα κάθε σκέλους που είναι διαθέσιμα. Η συνολική κατάσταση (αποτελεσμάτων) θα παρέχεται μόνο αφού έχουν αποφασισθεί όλες οι ενστάσεις.

- A8. 3 Κάθε αρχηγός ομάδας έχει την δυνατότητα να μελετήσει τα αποτελέσματα και εάν δεν είναι ικανοποιημένος να καταθέσει γραπτώς τα παράπονά του χωρίς χρέωση και υπογεγραμμένα από έναν τουλάχιστον από το πλήρωμα που αφορούν, μέσα σε μία (1) ώρα.
- A8. 4 Ο αρχηγός ομάδας και το πλήρωμα που αφορά μπορούν τότε να επιθεωρήσουν τα σχετικά φύλλα βαθμολογίας και σε αυτή τη φάση οποιαδήποτε εμφανή λάθη.
- A8. 5 Οι επιθεωρήσεις μεταξύ 22.00 και 07.30 τοπική ώρα δεν επιτρέπονται, εκτός αν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη συμφωνούν.
- A8. 6 Εάν μετά την εξέταση ο αρχηγός ομάδας συνεχίζει να είναι δυσαρεστημένος, μπορεί να κάνει μια επίσημη γραπτή ένσταση προς τον Διευθυντή Αγώνων. Η ένσταση πρέπει να είναι υπογεγραμμένη από τον αρχηγό ομάδας και ένα άτομο από το πλήρωμα που αφορά και πρέπει να συνοδεύεται από το προκαθορισμένο αντίτιμο.
- A8. 7 Ο Διευθυντής Αγώνων θα αναφέρει την ένσταση στην Διεθνή Ελλανόδικο Επιτροπή για λήψη απόφασης. Ο αρχηγός ομάδας και το πλήρωμα που αφορά έχουν το δικαίωμα να απευθυνθούν στους Ενόρκους και να τους επιδειχθούν όλες οι σχετικές πληροφορίες που αφορούν την ένσταση, εάν το επιθυμούν.
- A8. 9 Οι μαγνητοφωνήσεις Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν χρησιμοποιούνται ως αποδεικτικά στοιχεία μέσα στους αγώνες.
- A8. 10 Οι ενστάσεις εναντίον άλλων αγωνιζομένων απαγορεύονται. Παρ' όλα αυτά, οι παραβάσεις κανόνων ασφαλείας πτήσεων θα πρέπει να αναφέρονται στον Διευθυντή Αγώνων. Ο Διευθυντής Αγώνων οφείλει να διερευνήσει και να αναφέρει το αποτέλεσμα στον Διεθνή Διευθυντή Κριτών.
- A8. 11 Εάν η απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής επηρεάζει άλλους αγωνιζόμενους, θα γίνουν οι κατάλληλες αλλαγές στα αποτελέσματα.
- A8. 12 Με βάση τις προβλέψεις του κανονισμού αγώνων της Δ.Α.Ο. , Γενικό Τμήμα , η απόφαση της επιτροπής είναι οριστική και επιβάλλεται στο πλήρωμα το οποίο αφορά, πάντως η ΕΛ.Α.Ο. έχει το δικαίωμα να την εφεσιβάλλει στον Δ.Α.Ο.

A8. 13 Μετά την ειδοποίηση τού αρχηγού της ομάδος για την απόφαση της επιτροπής, τα αποτελέσματα τής ένστασης αναρτώνται στην ίδια θέση .

A8. 14 Το παράβολο για την ένσταση είναι 100 \$ ΗΠΑ και επιστρέφεται εφόσον ο ενιστάμενος αποσύρει την ένσταση πριν συζητηθεί από την επιτροπή ή εφόσον η ένσταση γίνει αποδεκτή.

A9 ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

A9. 1 Για να καθορισθεί ή σειρά κατάταξης , κάθε πλήρωμα επιβαρύνεται με βαθμούς ποινής για κάθε ξεχωριστή δοκιμασία.

A9. 2 Οι παγκόσμιοι ή ηπειρωτικοί πρωταθλητές θα είναι το πλήρωμα με τους λιγότερους βαθμούς ποινής. Για τούς παγκόσμιους ή ηπειρωτικούς αγώνες τουλάχιστον σε δύο σκέλη πρέπει να γίνουν πτήσεις.

Σε περίπτωση πού μόνο σε ένα σκέλος μπορεί να γίνει πτήση τότε θα υπάρχει μόνο νικητής της συγκεκριμένης δοκιμασίας αλλά όχι πρωταθλητής.

A9. 3 Σε περίπτωση ισοβαθμίας το πλήρωμα πού πειτάει με το αεροπλάνο με την μεγαλύτερη δηλωμένη ταχύτητα αγώνος θα είναι ο νικητής και θα κατατάσσεται πρώτο.

A9. 4 Σε περίπτωση περαιτέρω ισοβαθμίας το πλήρωμα με τούς λιγότερους βαθμούς ποινής σε δοκιμασία ακριβείας θα κατατάσσεται πρώτο.

A9. 5 Για τον συναγωνισμό ομάδας, τα τελικά αποτελέσματα των δύο καλύτερων πληρωμάτων κάθε χώρας θα προστίθενται . Εφόσον οι χώρες έστειλαν τρία ή περισσότερα πληρώματα τότε τα αποτελέσματα των τριών καλύτερων πληρωμάτων θα προστίθενται .

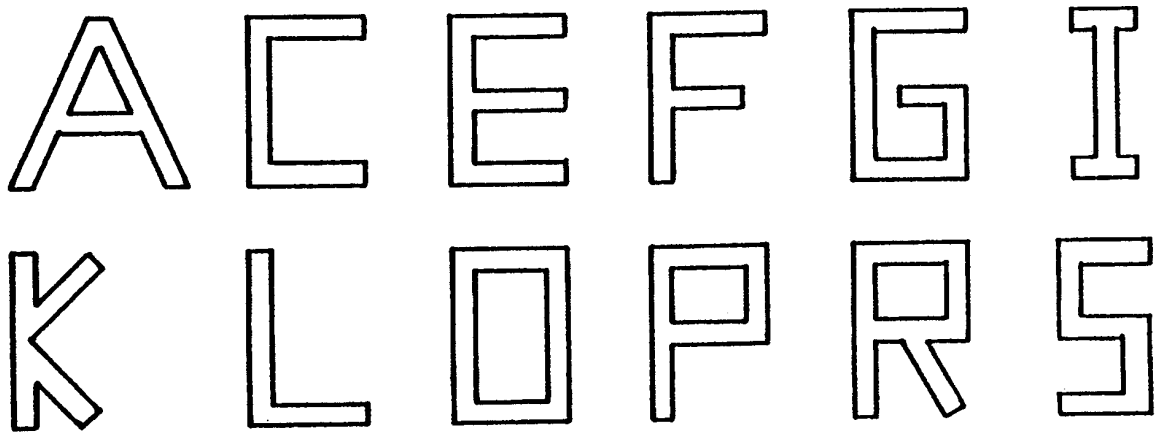
A9. 6 Οι νικητές ομάδας θα είναι τα δύο ή τρία καλύτερα πληρώματα με τούς λιγότερους βαθμούς ποινής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α (Ι).

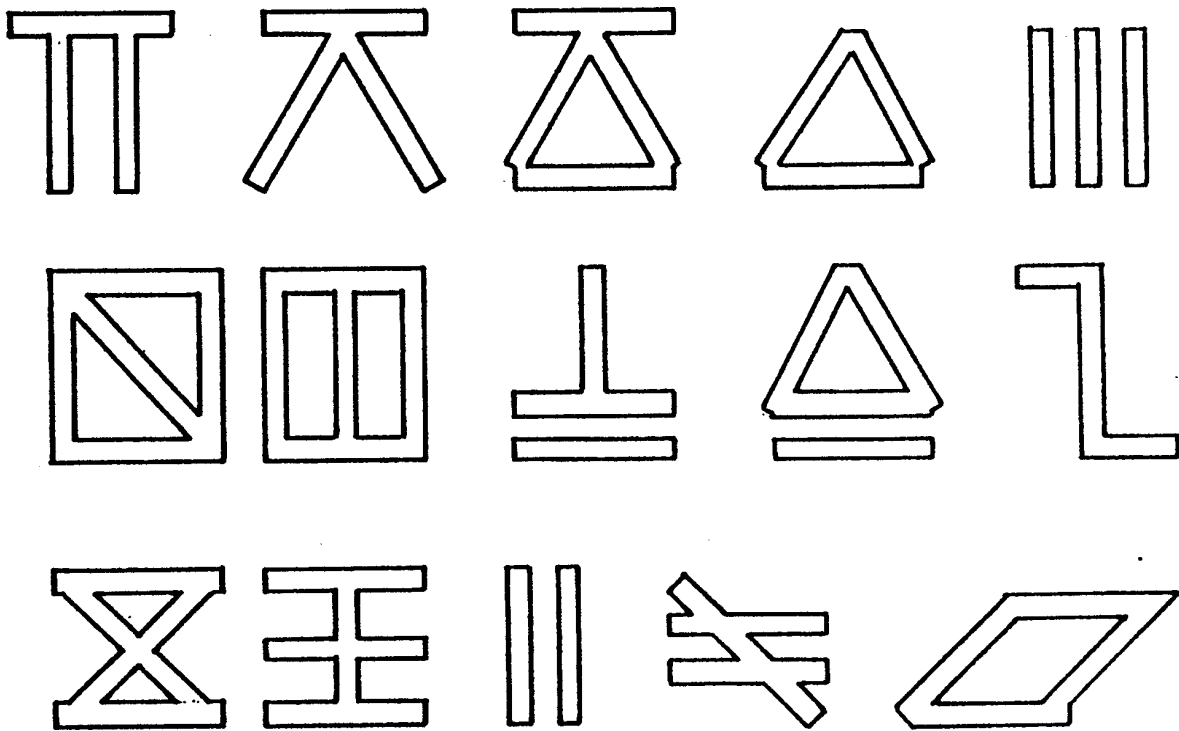
Ι. Πληροφορίες για στόχους εδάφους

Οι στόχοι εδάφους πρέπει να είναι λευκοί κατασκευασμένοι από λωρίδες πλάτους 0,5 μέτρων και συνολικού μήκους μεταξύ 3 και 4 μέτρων.

Α. Ι. α. Επιτρεπόμενα γράμματα στα σημεία ελέγχου :



Α. Ι. β. Επιτρεπόμενοι στόχοι διαδρομής :



Όταν χρησιμοποιούνται γράμματα ή / και στόχοι, θα τοποθετούνται έτσι ώστε να φαίνονται σωστά στην κατεύθυνση της πτήσης προς το γράμμα / στόχο.

B. ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

B1. ΓΕΝΙΚΑ

B1. 1 Πριν κάθε Εθνική Αερολέσχη υποβάλει αίτημα για να φιλοξενήσει αεροπορικούς αγώνες (Rally Flying) σε Παγκόσμιο επίπεδο, ή Ευρωπαϊκό επίπεδο, ή ακόμη και Παγκόσμιους Αγώνες (World Air Games) , η Εθνική αυτή Αερολέσχη πρέπει να είναι ικανή στα παρακάτω FAI, GAC σημεία :

α. Ότι ικανοποιητική εμπειρία υπάρχει στο αντικείμενο στην διοργανώτρια χώρα, για να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο διοργάνωσης.

β. Ότι υπάρχουν τουλάχιστον 3 διοργανωτές με εμπειρία στο αντικείμενο, που δύνανται να αποδείξουν τις ικανότητές τους να διοργανώσουν αγώνες.

γ. Ότι ο Διευθυντής της διοργάνωσης είναι πεπειραμένος στην εκτέλεση διοργανώσεων κάτω από τις FAI, GAC-AIR RALLY CHAMPIONSHIP - RULES AND REGULATIONS, ή με τους αντιστοίχους Εθνικούς κανονισμούς που τέθηκαν για το αντικείμενο.

B1. 2 Πριν την έναρξη του διαγωνισμού ο Οργανωτής θα παράδοση US \$... ποσό ίσο με το Δικαίωμα συμμετοχής πέντε πληρωμάτων, στον Διευθυντή των Κριτών.

Η προκαταβολή αυτή :

- Θα επιστραφεί στον Οργανωτή αν οι κριτές βεβαιώσουν στο τέλος του διαγωνισμού, ότι ο διαγωνισμός αυτός έγινε νόμιμα και τα ολοκληρωμένα αποτελέσματα είναι

έτοιμα για μεταφορά στα κεντρικά γραφεία της FAI, ή

- Προωθούνται αμέσως από τον Πρόεδρο των Κριτών στα κεντρικά γραφεία της FAI,

εφόσον οι κριτές διαπιστώσουν ότι για οποιοδήποτε λόγο, ο διαγωνισμός δεν

εκτελέστηκε νόμιμα. Σε αυτή την περίπτωση το ποσόν θα κρατηθεί εκεί μέχρι το

ζήτημα επανεξετασθεί στην επόμενη συνάντηση ολομέλειας του GAC.

B1. 3 Ο διοργανώτρια Αερολέσχη πρέπει να δύναται να προσφέρει αεροδρόμιο με περιορισμένη κίνηση. Αεροδρόμια με συντονισμό της κυκλοφορίας σε πάνω από μια γλώσσα δεν συνιστώνται.

B1. 4 Κατά την επιλογή μιας διοργάνωσης η διοργανώτρια Αερολέσχη θα πρέπει να δύναται να προσφέρει κατάλληλη διαμονή κοντά στο αεροδρόμιο.

B1.5 Η διοργανώτρια Αερολέσχη πρέπει, στα πρώτα στάδια της οργάνωσης να αναπτύξει

στενή εργασιακή σχέση με τον Πρόεδρο των κριτών και τον
Επικεφαλής των κριτών.

B1. 6 Η διοργανώτρια Αερολέσχη πρέπει να τηρεί τους Νόμους και τους
Κανονισμούς.

Εάν προκύπτει αμφιβολία ως προς την διευκρίνησή των, τότε
πρέπει να λαμβάνετε η
συμβουλή του Διευθυντή των Κριτών και / ή της Ελλανοδίκου
Επιτροπής .

B1. 7 Η διοργανώτρια χώρα δεν πρέπει να εκτελεί άλλους αγώνες ή
πρωταθλήματα
ταυτόχρονα, ή στο ίδιο αεροδρόμιο η στην περιοχή του
πρωταθλήματος.

B1. 8 Στατικές εκθέσεις, επιδείξεις κλπ. δεν πρέπει να αναμιγνύονται
με την διεξαγωγή του
πρωταθλήματος, το οποίο έχει προτεραιότητα. Οι συνηθισμένες
πτήσεις Γενικής
Αεροπορίας πρέπει να μειώνονται στο ελάχιστο, και να είναι καλά
συνδυασμένες κατά
την διάρκεια των δοκιμών.

B1. 9 Στατικές εκθέσεις, παραστάσεις ή επιδείξεις δεν πρέπει να
αναμιγνύονται με το
Πρωτάθλημα.

B1. 10 Η διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη θα συνάψει συμβόλαιο
κατάλληλης ασφαλιστικής
κάλυψης για όλους τους διαγωνιζόμενους, όπως απαιτείτε από τους
Εθνικούς
Νόμους. Σε κάθε περίπτωση το διεθνές προσωπικό (Κριτές,
Δικαστές, προσωπικό
υποστήριξης) πρέπει να ασφαρίζονται από τον Οργανωτή για party
liability risk.

B2. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

B2. 1 Είναι αναγκαίο κατά το στάδιο επιλογής της τοποθεσίας του Πρωταθλήματος να γίνει προσεκτική εκτίμηση στην μορφολογία του εδάφους κοντά στα πιθανά αεροδρόμια διεξαγωγής του Πρωταθλήματος. Θα ήταν το ιδεατό να επιλεχθεί περιοχή ανάμεικτη μορφολογία, π.χ. πεδιάδα και βουνό, και να επιλεχθεί η περιοχή εκείνη που δεν είναι ούτε πολύ εύκολο, ούτε πολύ δύσκολο να γίνει ναυτιλία. Επιπλέον πιθανής αποκλεισμός περιοχών θα ήταν σωστός για κάθε αεροδρόμιο, έτσι ώστε να διασφαλιστεί ότι η πορεία του Πρωταθλήματος μπορεί να σχεδιαστεί σε έναν χάρτη, αποφεύγοντας τα έξοδα δημιουργίας ειδικών χαρτών μόνο για αυτό το λόγο.

B2. 2 Μελέτη πρέπει να γίνει σχετικά με την γενική εναέρια κυκλοφορία, τις ελεγχόμενες περιοχές, τις απαγορευμένες περιοχές και άλλους περιορισμούς (π.χ. το περιβάλλον) μέσα στην περιοχή του πρωταθλήματος, το οποίο θα επηρεάσει την χωροθέτηση του Διαγωνισμού Αεροναυτιλίας.

B2. 3 Αναφορά πρέπει να γίνεται στις διευκολύνσεις που προσφέρουν τα υποψήφια για το πρωτάθλημα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων και των, εναέρια κυκλοφορία, πυροσβεστική υπηρεσία, υπηρεσίες υγείας, διαθεσιμότητα καυσίμων, διαθεσιμότητα υπόστεγου κλπ.

B2. 4 Θεωρείται προσόν αν το αεροδρόμιο παρέχει, είτε εστιατόριο, είτε εγκαταστάσεις ομίλου, για χρήση από τους διαγωνιζομένους και τους θεατές.

B2. 5 Το αεροδρόμιο δεν πρέπει να απέχει πάνω από 30 λεπτά ταξιδιού (με αυτοκίνητο) από τον τόπο διαμονής που θα προσφερθεί στους συμμετέχοντες.

B2. 6 Το αεροδρόμιο πρέπει να είναι διαθέσιμο για την επίσημη εξοικείωση και προπόνηση, την εβδομάδα πριν από το πρωτάθλημα, χρόνο κατά τον οποίο το αεροδρόμιο θα λειτουργεί με αυστηρά τοπικούς κανόνες, και τους οποίους αναμένεται όλοι οι συμμετέχοντες να υπακούουν. Δεν πρέπει να υπάρχουν πρόσθετες χρεώσεις για προσγειώσεις.

B2. 7 Το αεροδρόμιο πρέπει να παρέχει, εφόσον είναι δυνατόν, διάδρομο με σκληρή επιφάνεια.

B2. 8 Κατά την επιλογή του χρόνου διεξαγωγής του πρωταθλήματος, πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν τα ιστορικά μετεωρολογικά στοιχεία στην περιοχή.

B2. 9 Ειδική προσοχή πρέπει να δίνετε στην τοποθεσία και το μέγεθος της αίθουσας ενημερώσεως. Η αίθουσα πρέπει να έχει αρκετό χώρο για όλους τους διαγωνιζομένους και βοηθούς, και πρέπει να είναι εξοπλισμένη με μικροφωνική εγκατάσταση και προβολέα διαφανειών.

B3. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

B3. 1 Σε περίπτωση που το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση που δεν μπορεί να διανυθεί με τα πόδια από τον τόπο διαμονής, είναι αναγκαίο να οργανωθεί από την Οργανωτική Επιτροπή η κατάλληλη μεταφορά. Είναι αναγκαία τακτική επικοινωνία με λεωφορείο. Οι ώρες αναχωρήσεων πρέπει να αναρτώνται και να τηρούνται σωστά.

B3. 2 Συστήνεται η οργάνωση μεταφοράς και για τα βραδινά προγράμματα για όλους. Έτσι αποφεύγονται οι ξεχωριστές ενημερώσεις σχετικά με την τοποθεσία του προγράμματος και όλα τα σχετικά προβλήματα.

B3. 3 Στον Διευθυντή Κριτών και μέλη Ελλανοδίκου Επιτροπής πρέπει στον καθένα να παρέχεται ανεξάρτητο μέσο μεταφοράς.

B4. ΔΙΑΜΟΝΗ

B4. 1 Θα ήταν βολικό αλλά όχι αναγκαίο, όλοι οι συμμετέχοντες να φιλοξενοούνται σε μία μονάδα. Αυτό ελαττώνει πολλά προβλήματα για τους οργανωτές και τους διαγωνιζομένους, ενώ διευκολύνει γενικά την διοργάνωση.

B4. 2 Με σκοπό να βρεθεί η πλέον βολική διαμονή σε παραδεκτές τιμές, ο διοργανωτής πρέπει από τα πρώτα στάδια να προσπαθήσει να έχει την ένδειξη σε αριθμό των ανθρώπων που σχεδιάζουν να λάβουν μέρος στο Πρωτάθλημα, π.χ. :

- Αριθμό διαγωνιζομένων (συμπεριλαμβανομένων και μελών της οικογένειάς των που τους συνοδεύουν),
- Συνοδευτική Επιτροπή (Αρχηγός αποστολής μηχανικοί κλπ.),
- Μέλη Ελλανοδίκου Επιτροπής, Διεθνείς Κριτές,
- Εθνικοί Κριτές και Εθνική αποστολή κλπ.

B4. 3 Το ενδεχόμενο προσφοράς «πακέτου» το οποίο θα συμπεριλαμβάνει όλα τα γεύματα κατά την διάρκεια του Πρωταθλήματος πρέπει να εξετασθεί. Κατά την διάρκεια της φάσης της προπόνησης η διαμονή θα πρέπει να διατίθεται στην βάση δωμάτιο με πρωινό, δίνοντας την δυνατότητα στους συμμετέχοντες να φροντίζουν μόνοι τους την προπόνησή τους, τις εκδρομές τους και τα γεύματά τους.

B4. 4 Η Οργανωτική Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τις ανάγκες ξεκούρασης των πιλότων. Είναι κρίσιμο ότι απόλυτη ησυχία πρέπει να διασφαλίζεται μεταξύ 23:00 και 07:00, για να υπάρχει αρκετός χρόνος για ύπνο.

B5. ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

B5. 1 Η διοργανώτρια Αερολέσχη πρέπει να είναι έτοιμη για συμφωνίες ενοικίασης αεροσκαφών σε συμμετέχοντες που αδυνατούν να φέρουν το δικό τους αεροσκάφος αγώνα.

B5. 2 Πληρώματα που σχεδιάζουν την χρήση αυτής της υπηρεσίας, πρέπει να εκκινήσουν την ζήτησή τους τουλάχιστον έξη (6) μήνες πριν το Πρωτάθλημα, συγκεκριμενοποιώντας τον τύπο του αεροσκάφους, την περίοδο ενοικίασης, τις αναμενόμενες ώρες πτήσεως κλπ. Επίσης οι πιλότοι πρέπει να δώσουν πληροφορίες σχετικά με τα διπλώματά τους και την εμπειρία τους.

B5. 3 Τα προς ενοικίαση αεροσκάφη πρέπει να ελέγχονται από την διοργανώτρια Αερολέσχη και πρέπει κατ' ελάχιστον να εγγυώνται οι παρακάτω προϋποθέσεις :

- α) Ενδεικτής Ταχύτητας Αέρος
- β) Ευαίσθητος Ενδεικτής Υψομέτρου
- γ) Μαγνητική Πυξίδα
- δ) Ενδεικτής Στροφών και Κλίσεων και / ή Τεχνητός Ορίζοντας
- ε) VHF / COM συσκευή με τις δέουσες συχνότητες
- ζ) Ασφάλιση Αστικής Κάλυψης προς Τρίτους στο ύψος που απαιτείτε

από την διοργανώτρια χώρα.

B6. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΠΡΟΠΟΝΗΣΗ

B6. 1 Η Προπόνηση πρέπει να φροντίζεται μέσα από ένα πρόγραμμα το οποίο θα δίνει ίσες ευκαιρίες σε όλα τα κράτη.

B6. 2 Η Προπόνηση Αέρος πρέπει να είναι δυνατή καθημερινά μεταξύ 08:00 και 18:00.

B6. 3 Η Προπόνηση του Πρωταθλήματος δεν πρέπει να διακόπτετε για στατικές εκθέσεις ή για λόγους επιδείξεων.

B6. 4 Ο Οργανωτής πρέπει, όταν είναι δυνατόν, να παραχωρεί σε κάθε πλήρωμα ένα δείγμα του χάρτη αγώνα, ένα μήνα πριν από τον αγώνα.

B6. 5 Βλέπε επίσης B2. 6.

B7. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

B7. 1 Η συμμετοχή στις ενημερώσεις του παρακάτω προσωπικού είναι υποχρεωτική.

B7. 2 Η Εναρκτήρια Ενημέρωση που θα γίνεται από Διευθυντή του Πρωταθλήματος και πρέπει να συμμετέχουν, ο Σχεδιαστής Διαδρομής, η Ελλανόδικος Επιτροπή, Διεθνείς και τοπικοί Κριτές, Αρχηγοί Αποστολών και όλα τα πληρώματα. Όλοι οι υπεύθυνοι του πρωταθλήματος πρέπει να παρουσιάζονται. Ο σκοπός είναι να εξηγηθεί η πορεία του Πρωταθλήματος, το πρόγραμμα, οι περιορισμοί, οι τρόποι επικοινωνίας, και οι βασικοί κανόνες κρίσης (βαθμολογίας).

B7. 3 Η Ενημέρωση Διαγωνιζομένων που θα γίνεται από τον Διευθυντή του Πρωταθλήματος και θα την παρακολουθούν, η Ελλανόδικος Επιτροπή, οι Διεθνείς Κριτές, οι Αρχηγοί αποστολών και όλα τα πληρώματα. Αυτή η ενημέρωση μπορεί να συνδυαστεί με την Εναρκτήρια Ενημέρωση.

B7. 4 Η Ενημέρωση Κριτών που θα γίνει από τον Διευθυντή των Κριτών και θα συμμετέχουν όλοι οι Διεθνείς και τοπικοί Κριτές.

B7. 5 Η Ημερήσια Ενημέρωση στην οποία θα συμμετέχουν οι αρχηγοί αποστολών, και θα αφορά το ημερήσιο πρόγραμμα. Πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και Μετεωρολογική ενημέρωση.

B8. ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

B8. 1 Ο Μετεωρολόγος πρέπει να είναι γνώστης του καιρού στην περιοχή του Πρωταθλήματος, καθώς και με τις πτήσεις εξ όψεως, (VFR).

B8. 2 Πραγματικός καιρός και προβλέψεις πρέπει να δημοσιεύονται πριν την απογείωση σε

γραπτό κείμενο, ΟΧΙ ΜΕ ΚΩΔΙΚΟΥΣ στα Αγγλικά. Επίσης διαθέσιμη πρέπει να είναι και πρόβλεψη για την επόμενη ημέρα.

B8. 3 Γενικές προβλέψεις καιρού θα αναρτώνται σε ένα πίνακα ανακοινώσεων έξω από την αίθουσα ενημερώσεων, πριν από την έναρξη της πρώτης ημερήσιας ενημέρωσης, και θα ανανεώνεται.

B8. 4 Καθ' όλη την διάρκεια ενός σκέλους, ένα αεροσκάφος θα είναι σε ετοιμότητα για να ελέγξει ξαφνικές αλλαγές του καιρού. Είτε κάποιο από τα μέλη της Ελλανοδίκου Επιτροπής ή ο Διευθυντής των Κριτών θα συνοδεύει την πτήση ελέγχου.

B8. 5 Τα ελάχιστα επιτρεπτά καιρικά φαινόμενα για το Πρωτάθλημα είναι :

- Βάση των νεφών τουλάχιστον 1000' πόδια
- Ορατότητα όχι μικρότερη από πέντε χιλιόμετρα (Βλέπε επίσης την παρ. A1. 3)

B9. ΠΟΡΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

B9. 1 Κατά την επιλογή των πορειών για την δοκιμασία ναυτιλίας ο σχεδιαστής τού αγώνα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τον τύπο τού εδάφους πού έχει στην διάθεσή του. Οι διαδρομές δεν πρέπει να είναι εύκολες και πρέπει να αποφεύγουν όποτε αυτό είναι δυνατό να ακολουθούν αυτοκινητόδρομους ή μακρά τμήματα ποταμών ή σιδηροδρομικές γραμμές. Πορεία πού πρέπει να γίνει κυρίως πάνω από βουνά ή κυρίως πάνω από πεδιάδες πρέπει να αποφεύγεται όποτε αυτό είναι δυνατό.

B9. 2 Η ναυτιλιακή πορεία πρέπει να σχεδιάζεται και να αποτυπώνεται στον ίδιο χάρτη τον οποίο θα χρησιμοποιήσουν και τα πληρώματα κατά την διάρκεια του συναγωνισμού.

B9. 3 Τουλάχιστον τέσσερις δοκιμασίες ναυτιλίας πρέπει να είναι διαθέσιμες δύο από τις οποίες πρέπει να είναι δοκιμασίες για « κακό καιρό »

B9. 4 Οι υπεύθυνοι επιχειρήσεων (κριτές στα σημεία) πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί πριν την δοκιμασία και ή εκπαίδευσή τους πρέπει να περιλαμβάνει βασικές γνώσεις του κανονισμού αεραθλήματος, γνώσεις των κανόνων τού αγώνα , εξοικείωση με την

χρήση τού εξοπλισμού , ορολογία επικοινωνιών καθώς και τις σωστές διαδικασίες για τον τρόπο επισήμανσης των σημείων. Θα απαιτηθεί από αυτούς να σημειώνουν τα γράμματα χαρακτηρισμού (κωδικούς) των διερχομένων αεροσκαφών καθώς και τον τύπο και το χρώμα τού αεροσκάφους. Όλα αυτά θα πρέπει να καταγράφονται για να γίνεται διπλοέλεγχος τής διέλευσης. Απλός εξοπλισμός για την καταγραφή τής κατακόρυφης διέλευσης πρέπει να χορηγείται. Αυτός ο εξοπλισμός αποτελείται από κολωνάκια (στυλίσκους) συνδεδεμένα με σχοινιά , ή άλλες κατάλληλες επί τόπου διατάξεις. Οι υπεύθυνοι επιχειρήσεων πρέπει να έχουν κιάλια στα σημεία ελέγχου διέλευσης ακριβείας. Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο κριτές σε κάθε σημείο ελέγχου.

B9. 5 Όταν χρησιμοποιείται εξοπλισμός καταγραφής των στοιχείων της πτήσεως ο σχεδιαστής τής διαδρομής πρέπει να λαμβάνει υπόψιν του τα ακόλουθα σημεία :

- Να χρησιμοποιεί σημεία ελέγχου πού είναι επακριβή σημεία στο έδαφος.

Όταν χρησιμοποιεί διασταυρώσεις, συμβολή οδών, γέφυρα κλπ σαν σημεία ελέγχου και δεν δίνεται διάγραμμα στον διαγωνιζόμενο το μέσον του σημείου ή ένα σημάδι στο έδαφος, θα είναι το σημείο ελέγχου χρόνου.

- Κατά τον σχεδιασμό της διαδρομής, βαρογραφικά υψόμετρα (MSL- μέση στάθμη θαλάσσης) και συντεταγμένες των σημείων ελέγχου πρέπει να αναζητούνται στο έδαφος, χρησιμοποιώντας δύο ανεξάρτητα GPS πού χρησιμοποιούν το παγκόσμιο γεωδαιτικό σύστημα 84 WGS 84, καί ένα μετρητή ύψους σεταρισμένο στην στάνταρ πίεση.

Όταν αποτυπώνονται τα δεδομένα των GPS τουλάχιστον έξι δορυφόροι πρέπει να λαμβάνονται.

- Εφόσον είναι δυνατόν τα σημεία εκκίνησης και άφιξης SP& FP δεν πρέπει να είναι ταυτόσημα.
- Τα ελάχιστα ύψη πτήσεως στο σημείο εκκίνησης, στα σημεία ελέγχου και στο τελικό σημείο πρέπει να δίδονται στο σχέδιο πτήσης.

B9. 6 Όποτε είναι δυνατόν ή χρονομέτρηση πρέπει να γίνεται με ρολόγια πού έχουν δυνατότητα σταματήματος και εκτύπωσης τού χρόνου. Όλα τα ρολόγια θα συγχρονίζονται πριν από κάθε σκέλος και θα επανελέγχονται μετά από αυτό και κάθε διαφορά θα καταγράφεται. Τα ρολόγια δεν θα ρυθμίζονται ή

αλλάζεται ή ώρα κατά την διάρκεια τού σκέλους.

- B9. 7 Όλες οι φωτογραφίες πρέπει να είναι έγχρωμες και καλής ποιότητας διαστάσεων τουλάχιστον 6 χ 9 εκατ. Πρέπει να τραβηχτούν με φακό 50-70 χιλ. από 500 έως 1000 πόδια από το έδαφος. Δεν πρέπει να είναι ούτε πολύ παλιές, ούτε να έχουν τραβηχτεί σε διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες άπαυτες πού επικρατούν την περίοδο τού αγώνα.
- B9. 8 Οι φωτογραφίες στα σημεία ελέγχου μπορούν να τραβηχτούν από οποιαδήποτε κατεύθυνση. Οι φωτογραφίες μεταξύ των σημείων πρέπει να τραβιούνται με γωνία όχι μεγαλύτερη των 45 μοιρών από την πορεία και σε γωνία 30 έως 60 μοιρών από το οριζόντιο επίπεδο.
- B9. 9 Οι στόχοι στο έδαφος και οι φωτογραφίες πρέπει να είναι καθαρά ορατοί από τα πληρώματα τουλάχιστον 600 μέτρα πριν την διέλευση σε ύψος 1000 πόδια από το έδαφος εφόσον βρίσκονται στην σωστή πορεία.
- B9. 10 Οι στόχοι στο έδαφος είτε μεταξύ σημείων ελέγχου είτε στα σημεία ελέγχου μπορεί να αλλάζουν κατά διαστήματα προκειμένου να παρεμποδιστεί ή δυνατότητα των πληρωμάτων να επικοινωνούν μεταξύ τους και να ανακοινώνουν το γράμμα στο έδαφος.
- B9. 11 Οι αγωνιζόμενοι μπορεί να διαχωρίζονται σε περισσότερες από μία ομάδες με το γρηγορότερο αεροσκάφος τής ομάδας να αναχωρεί πρώτο.
- B9. 12 Ο Διευθυντής αγώνων μπορεί να καθορίζει μία ελεύθερη συχνότητα (μόνο για τον αγώνα) ή οποία θα χρησιμοποιείται κατά την διάρκεια τής ναυτιλίας. Για τους αγωνιζόμενους μπορεί να εκχωρηθούν άλλες συχνότητες για χρήση σε περίπτωση ανάγκης. Παράλειψη παρακολούθησης τής προδιαγεγραμμένης συχνότητας κατά την διάρκεια τού αγωνίσματος τής ναυτιλίας επιφέρει βαθμούς ποινής.
- B9. 13 Στην περίπτωση καθυστερημένης εκκίνησης για τον συναγωνισμό ναυτιλίας είτε για μηχανικούς λόγους είτε για καθυστέρηση λόγω εναερίου κυκλοφορίας το πλήρωμα μπορεί να προγραμματιστεί να πετάξει αργότερα. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να

επιστραφεί αμέσως ο φάκελος από το πλήρωμα σε έναν κριτή.

B9. 14 Ο Διευθυντής αγώνα δεν θα επιτρέψει, χωρίς ειδική έγκριση από τον Διευθυντή

Κριτών, την γνώση των σημείων ή την μετάβαση σε αυτά, σε οποιοδήποτε πρόσωπο, πλην των υπευθύνων κριτών και των μελών τής ελλανοδίκου, έως ότου τελειώσει ο αγώνας.

B10. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ

B10.1 Ο κατάλληλος διάδρομος προσγείωσης πρέπει να διαγραμμίζεται κατάλληλα πριν από

τις μέρες του αγώνα με την διαγράμμιση που θα χρησιμοποιηθεί στις εκδηλώσεις

πρωταθλήματος (Παράρτημα Α. Ι. 2)

B10.2 Κατά τον καθορισμό τής γραμμής προσγείωσης στον διάδρομο πρέπει να λαμβάνεται

υπόψιν ή θέση των κριτών, του εικονολήπτη και των θεατών. Ούτε οι κριτές, ούτε ο εικονολήπτης πρέπει να κοιτάζουν προς την πλευρά του ηλίου. Οι θεατές, εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν δεν πρέπει να επιτρέπεται να βρίσκονται πιο κοντά από 30 μ.

από την γραμμή προσγείωσης και πρέπει για λόγους ασφαλείας να χωρίζονται από

συρματοπλεγμα. Μόνον οι αρχηγοί ομάδων θα επιτρέπεται να βρίσκονται σε σημείο

15 μ. από τον διάδρομο προσγείωσης για να παρακολουθούν τις προσγειώσεις σε

σημείο απέναντι από τούς κριτές, εφόσον πάντα οι συνθήκες ασφαλείας και οι τοπικοί κανονισμοί το επιτρέπουν.

B10.3 Οι τροχοδρομήσεις των αεροσκαφών θα πρέπει να προγραμματίζονται έτσι ώστε να

υπάρχει συνεχής και σταθερή ροή τής κυκλοφορίας των α/φων.

B10.4 Κατάλληλος Μάρσαλ και ελεγκτής εδάφους πρέπει να είναι στις θέσεις εκκίνησης

και οι ελεγκτές εδάφους πρέπει να είναι σε απευθείας επικοινωνία με τον διευθυντή αγώνων.

B10.5 Η διαδρομή πτήσεως πρέπει να ακολουθείται επακριβώς όπως στο σχέδιο πτήσεως ή

στην ενημέρωση πληρωμάτων αναφέρεται.

Απόκλιση από τον κανόνα αυτόν θα επιφέρει βαθμούς ποινής σύμφωνα με την παρ. Α..4.4.

B10.6 Ο Επικεφαλής κριτής προσγειώσεων πρέπει να έχει φορητό ασύρματο ρυθμισμένο

στην συχνότητα προσγείωσης για εκπομπές ανάγκης κατά την διάρκεια της

προσγείωσης.

B10.7 Για την σωστή κρίση τής δοκιμασίας προσγείωσης, είναι πρωταρχικής σημασίας όπως ή γραμμή προσγείωσης να είναι απόλυτα καθαρά διαγραμμισμένη και επισημασμένη με καμβά και στις δύο άκρες τού διαδρόμου.

B10.8 Πρέπει να υπάρχουν καθαρά επισημασμένοι ενδείκτες απόστασης κατά μήκος του Διαδρόμου. Οι κριτές προσγείωσης πρέπει να είναι τοποθετημένοι γύρω στα 5 μ.μ. έξω από τούς ενδείκτες απόστασης σε κάθε γραμμή προσγείωσης ή ένα αυτόματο σύστημα μέτρησης εγκεκριμένο από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας πρέπει να χρησιμοποιείται.

B10.9 Ο Επικεφαλής κριτής προσγειώσεων ή ένας εξουσιοδοτημένος διεθνής κριτής πρέπει να είναι υπεύθυνος για την κοινοποίηση των αποτελεσμάτων των προσγειώσεων στον υπεύθυνο καταγραφής ώστε αυτά να καταγράφονται στην λίστα.

B10.10 Ο Επικεφαλής κριτής προσγειώσεων θα εφοδιαστεί με τον κατάλληλο εξοπλισμό μέτρησης διεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου ώστε να είναι σε θέση να πάρει τις απαιτούμενες αποφάσεις όσον αφορά τον πλάγιο ή ούριο άνεμο.

B10.11 Για την υποστήριξη της κρίσεως όλες οι προσγειώσεις πρέπει να καταγράφονται με ψηφιακή κάμερα μαγνητοσκόπησης.

B11. ΚΡΙΤΕΣ , ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ , ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

B11.1 Τα διαφορετικά καθήκοντα τού καθενός πρέπει να είναι απόλυτα κατανοητά σε όλους τούς εμπλεκόμενους και τους παρευρισκόμενους στην αρχική ενημέρωση. Το βασικό εγχειρίδιο πού καλύπτει αυτούς τούς κανόνες είναι ή κάθε φορά ισχύουσα έκδοση τού κανονισμού αεραθλήματος της διεθνούς ομοσπονδίας, γενικό τμήμα.

B11.2 Ο Διευθυντής αγώνα επομένως **δεν συμμετέχει** σε οποιοδήποτε στάδιο κρίσεως.

B11.3 Όλα τα σημεία ελέγχου χρόνου θα επανδρώνονται από δύο τουλάχιστον κριτές.

B11.4 Ο έλεγχος προσγειώσεων θα εκτελείται από τον Επικεφαλής κριτή προσγειώσεων,

διορισμένο από τον Διευθυντή κριτών. Όταν οι κριτές δεν είναι σε θέση να

αποφασίσουν οριστικά όσον αφορά μία προσγείωση τότε πρέπει να συμβουλευτούνται

την μαγνητοσκοπημένη ταινία. Εφόσον και τότε δεν μπορεί να εξαχθεί οριστική

απόφαση ο Επικεφαλής κριτής προσγειώσεων θα πάρει την τελική απόφαση.

Σε περίπτωση ανώμαλης προσγείωσης ο Επικεφαλής κριτής προσγειώσεων θα πρέπει

να συσκεφθεί με τουλάχιστον άλλους δύο κριτές προσγειώσεων και να ελέγξει την

μαγνητοσκοπημένη ταινία.

B11.5 Οι κριτές θα εφοδιάζονται μόνο με την πληροφόρηση την απαραίτητη για την

αποστολή τους. Οι κατάλογοι πού θα τούς δίνονται πρέπει να περιέχουν μόνο τις

παρακάτω πληροφορίες :

•Αριθμός αγώνα.

•Κωδικός Αεροσκάφους.

•Τύπος και χρώμα α/φους.

Τα ονόματα τού πληρώματος δεν πρέπει να δίνονται στον κατάλογο.

Για τα σημεία ελέγχου χρόνου οι κριτές πέρα των παραπάνω στοιχείων πρέπει να

γνωρίζουν επίσης :

•Πορεία άφιξης προς το σημείο.

•Απαραίτητη πληροφόρηση για τον στόχο στο έδαφος και / ή την χρονική είσοδο.

•Πορεία αναχώρησης από το σημείο.

B12. ΘΕΣΗ / ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΡΙΤΩΝ

B12.1 Η Διεθνής Ελλανόδικος Επιτροπή έχει οριστεί από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας

της Διεθνούς ομοσπονδίας αεραθλητισμού να επιβλέπει αν το αγώνισμα οργανώνεται

σωστά και εκτελείται σύμφωνα με τον κανονισμό αεραθλήματος και τους

κανονισμούς αυτούς.

Η Ελλανόδικος Επιτροπή δεν πρέπει να διστάζει να ματαιώνει ή να αναβάλλει ένα

Πρωτάθλημα ή ένα τμήμα τού πρωταθλήματος όταν είναι προφανές ότι οι απαιτού-

μενες προδιαγραφές όπως προβλέπονται στον κανονισμό αεραθλήματος και στους

παρόντες κανονισμούς δεν έχουν ή δεν πρόκειται να τηρηθούν.

B12.2 Όλοι οι χώροι των επισήμων όπου βγαίνουν τα αποτελέσματα των αγώνων ή

αξιολογούνται είναι ελεύθερα σε επιθεώρηση από τον Διευθυντή κριτών και από την

Ελλανόδικο χωρίς προειδοποίηση. Ο πρόεδρος τής Ελλανοδίκου θα είναι πλήρως

ενήμερος για τούς χώρους αυτούς και σε συνεννόηση με τον Διευθυντή κριτών θα ρυθμίζει τις επιθεωρήσεις όπως νομίζει ότι απαιτούνται. Η υποστήριξη των οργανωτών μπορεί να ζητηθεί για αυτούς τούς ελέγχους.

B12.3 Η Ελλανόδικος έχει πρόσβαση συνεχή στον Διευθυντή αγώνων και μπορεί να πληροφορηθεί όλα τα πιθανά οργανωτικά προβλήματα. Η Ελλανόδικος θα παραλάβει πριν τον αγώνα ένα αντίγραφο του χάρτη αγώνων.

B12.4 Η διαδρομή ναυτιλίας (αντίγραφο του κυρίως χάρτη, οδηγίες διαδρομής, χάρτες αναχώρησης και άφιξης) πρέπει να σταλούν στον Διευθυντή κριτών ή σε ένα ειδικό πού θα καθοριστεί από τον Διευθυντή Κριτών, τουλάχιστον ένα μήνα πριν τον αγώνα για έλεγχο και πιθανές παρατηρήσεις.

B12.5 Ο τελικός έλεγχος τής οργάνωσης ολόκληρου τού πρωταθλήματος πρέπει να γίνει από τον Διευθυντή κριτών μία εβδομάδα πριν από την έναρξη τού αγώνα. Ο Διευθυντής κριτών συνοδευόμενος από τον Σχεδιαστή τής διαδρομής πρέπει να κάνουν από αέρος έλεγχο για να ελέγξουν την σωστή θέση των σημείων ελέγχου και των φωτογραφιών.

B12.6 Τουλάχιστον ένα μέλος της ελλανοδίκου, πρέπει να πετάξει κάθε σκέλος της διαδρομής πριν από τους συναγωνιζόμενους ώστε να επιβεβαιώσει ότι όλες οι πλευρές τής πτήσης είναι ικανοποιητικές.

B12.7 Πρέπει να διατίθεται στην ελλανόδικο επιτροπή ένα γραφείο καταλλήλων διαστάσεων για να δέχεται ενστάσεις. Το γραφείο θα παραμένει κλειστό κατά την απουσία της ελλανοδίκου.

B12.8 Στην περίπτωση πού μία απόφαση τής ελλανοδίκου είναι απαραίτητη αυτή λαμβάνεται κατά πλειοψηφία.

B12.9 Η ελλανόδικος σε συνεργασία με τον Διευθυντή κριτών έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτεί την χρήση τεχνικού εξοπλισμού μετά από κατάλληλο έλεγχο στο πρόπον επίπεδο.

B13. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

B13.1 Τα αποτελέσματα πρέπει να αναρτώνται αμέσως μόλις διερευνηθούν οι ενστάσεις,

γίνουν οι τυχόν διορθώσεις, και τα αποτελέσματα εγκριθούν από τον Διευθυντή κριτών και την ελλανόδικο επιτροπή.

B13.2 Τα αποτελέσματα καθώς και ένας κύριος χάρτης θα πρέπει να αναρτώνται σε εύκολα προσπελάσιμο πίνακα αποτελεσμάτων. Πάντως είναι απαραίτητο κάθε αρχηγός ομάδος να παίρνει μία εκτύπωση των αποτελεσμάτων. Επίσης μία λίστα από ακυρωμένες φωτογραφίες, στόχους στο έδαφος ή σημεία ελέγχου πρέπει να αναρτάται.

B13.3 Μετά τα τελικά αποτελέσματα και την εξέταση των ενστάσεων όλοι οι σημειωμένοι χάρτες και οι φωτογραφίες επιστρέφονται στα πληρώματα. Εφόσον χρειαστεί ο Διευθυντής αγώνων θα τα στείλει στην Εθνική Αερολέσχη αμέσως μετά το πρωτάθλημα.

B14. ΒΡΑΒΕΙΑ- ΑΠΟΝΟΜΗ

B14.1 Τα συνήθη βραβεία εγκεκριμένα από την Διεθνή Ομοσπονδία θα απονέμονται μετά την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων από τον Διευθυντή κριτών και την Ελλανόδικο.

B14.2 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη πρέπει να φροντίσει να διαθέσει πρόσθετα βραβεία και ενθύμια για το πρωτάθλημα.

B14.3 Ο Διευθυντής αγώνων πρέπει να αφήσει ικανό χρόνο μεταξύ της έναρξης του χρόνου υποβολής ενστάσεων και της έναρξης της τελικής δεξίωσης. (Δες επίσης Ενστάσεις A.8)

B14.4 Τα βραβεία πρέπει να απονέμονται κατά την διάρκεια της τελικής δεξίωσης πού γίνεται για το πρωτάθλημα.

B14.5 Λίστα βραβείων
α) Πρωτάθλημα Παγκοσμίων Αγώνων
β) Πρωτάθλημα Ομάδων Αεροράλλυ.
γ) Πρωτάθλημα Ηπειρωτικών Αεροράλλυ.
δ) Πρωτάθλημα Ηπειρωτικών ομάδων Αεροράλλυ.
ε) Άλλα βραβεία.

Παρατήρηση

Τα βραβεία α, β δεν θα απονέμονται στους ηπειρωτικούς αγώνες.

Τα βραβεία γ, δ δεν θα απονέμονται στους παγκόσμιους αγώνες.

B14.6 Το βραβείο τής AIR BP για την καλύτερη ναυτιλία και παρατήρηση.

- Το βραβείο προσφέρθηκε από την AIR BP Ltd και για πρώτη φορά δόθηκε το 1995 στους 9ους παγκόσμιους αγώνες αεροπορίας στην Δανία .
- Το βραβείο είναι επαμειβόμενο και πρέπει να απονέμεται σε κάθε εκδήλωση παγκόσμιων αγώνων αεροπορίας για την καλύτερη ναυτιλία και παρατήρηση.
- Το βραβείο παραμένει στην Εθνική Αερολέσχη τής χώρας πού το κέρδισε μέχρι τούς επόμενους παγκόσμιους αγώνες.
- Το έτος και το όνομα τού πληρώματος πού κέρδισε το βραβείο χαράζονται στο κύπελλο και το πλήρωμα παραμένει υπεύθυνο για την ασφαλή και έγκαιρη αποστολή του στο επόμενο πρωτάθλημα.
- Μία σμίκρυνση τού κυπέλλου δίδεται στο πλήρωμα πού κέρδισε για να μείνει στην κατοχή του.
- Στην περίπτωση πού το παγκόσμιο πρωτάθλημα δεν συνεχιστεί το κύπελλο επιστρέφεται στην AIR BP Ltd. για φύλαξη μέχρι να ξαναρχίσει το πρωτάθλημα ή μία παρόμοια διοργάνωση λάβει χώρα.
- Το βραβείο δεν μπορεί να παρακρατηθεί αλλά παραμένει επαμειβόμενο.

B14.7 Κύπελλο Σλοβακίας

- Το κύπελλο δίδεται από την Αερολέσχη DUBNICA και για πρώτη φορά δίδεται το 2000 στους 4ους Πανερωπαϊκούς Αεροπορικούς αγώνες στην Σλοβακία.
- Το κύπελλο είναι μόνιμο έπαθλο αγώνων κατασκευασμένο από το εργοστάσιο υαλικών VALASKA και θα απονέμεται στο πλήρωμα πού νίκησε σε κάθε Πανερωπαϊκούς Αεροπορικούς Αγώνες Πρωταθλήματος.
- Το κύπελλο Σλοβακίας παραμένει στην κατοχή τής Εθνικής Αερολέσχης τού νικητή μέχρι το επόμενο Πανερωπαϊκό Πρωτάθλημα.
- Το πλήρωμα πού κατέχει το κύπελλο Σλοβακίας θα αναγράφει το έτος και τα στοιχεία του στο κύπελλο και θα αναλαμβάνει την έγκαιρη και ασφαλή παράδοση στο επόμενο Πανερωπαϊκό Πρωτάθλημα.
- Στην περίπτωση πού το Πανερωπαϊκό Πρωτάθλημα διακόπτεται το κύπελλο επιστρέφεται στην Αερολέσχη DUBNICA μέχρι μία ανάλογη εκδήλωση να οργανωθεί ή το πρωτάθλημα να συνεχιστεί.

- Το κύπελλο Σλοβακίας δεν μπορεί να παρακρατηθεί, αλλά πρέπει να παραμένει σαν μόνιμο έπαθλο.

Γ. ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Γ1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γ1. 1 Η ΕΠ.Γ.Α. στην επιθυμία της να γίνονται οι Πανελλήνιοι Αγώνες με ξεκαθαρισμένους κανόνες και να μην υπάρχουν αμφισβητήσεις ή και διαφορετικές ερμηνείες του κανονισμού της FAI, θεσπίζει τον παρόντα κανονισμό, ο οποίος είναι αναπόσπαστο μέρος του κανονισμού της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας της FAI. Ο κανονισμός αυτός έχει την έννοια της ερμηνείας και της επίλυσης ορισμένων προβλημάτων που έχουν προκύψει ή θα προκύψουν κατά τους αγώνες που διοργανώνει η ΕΛ.Α.Ο. μέσω της ΕΠ.Γ.Α.

Γ1. 2 Το αγώνισμα του αεροράλλυ της Γενικής Αεροπορίας (Rally Flying) είναι αγώνισμα ομαδικό μεταξύ πληρωμάτων που αποτελούνται από δύο μέλη, τον χειριστή του αεροπλάνου που πρέπει να είναι οπωσδήποτε πιλότος με σχετικό πτυχίο σε ισχύ και του αεροναυτίλου που μπορεί να είναι είτε πιλότος είτε απλό μέλος του ίδιου Σωματείου - Αερολέσχης.

Γ1. 3 Το Σωματείο - Αερολέσχη πρέπει οπωσδήποτε να είναι μέλος της ΕΛ.Α.Ο. και τα δύο μέλη του πληρώματος κάτοχοι Δελτίου Αθλητικής Ταυτότητας της ΕΛ.Α.Ο. - ΕΠ.Γ.Α.

Γ2. ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ

Γ3. ΤΟΠΟΣ

Γ4. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ

Γ5. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

Συμπληρωμένες δηλώσεις συμμετοχής πρέπει να υποβληθούν από την Εθνική Αερολέσχη του αγωνιζόμενου και πρέπει να αποσταλούν στην διεύθυνση :

..... .
..... .
πριν από την μαζί με το παράβολο συμμετοχής.

Συμμετοχές πού θα αποσταλούν μετά από την ημερομηνία αυτή μπορεί να γίνουν αποδεκτές εφόσον υπάρχουν κενές θέσεις και υπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια του διοργανωτή. Εφόσον μία Εθνική Αερολέσχη στείλει μία τελική συμμετοχή αλλά δεν αποστείλει το απαιτούμενο παράβολο συμμετοχής, ή Εθνική αυτή Αερολέσχη χάνει το δικαίωμα να συμμετέχει σε επόμενες εκδηλώσεις Γενικής Αεροπορίας μέχρι το παράβολο αυτό να πληρωθεί.

Γ6. ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Γ6. 1 Το παράβολο συμμετοχής για κάθε κατηγορία καθορίζεται ως ακολούθως :

- α) - Για το αεροσκάφος : ΜΗΔΕΝ
- β) - Για κάθε πιλότο και συγκυβερνήτη (Ναυτίλο) :
..... Δρχ.
- γ) - Για κάθε πρόσθετο μέλος τής ομάδος (Αρχηγό, Μηχανικούς κλπ.) : Δρχ.
- δ) - Για διεθνείς κριτές και παρατηρητές : 50% τού (β)

Πρόσθετες πληροφορίες πού αφορούν την κατηγορία τού ξενοδοχείου, δαπάνη μονόκλινου και δίκλινου δωματίου πρέπει να αναφέρονται. Το παράβολο συμμετοχής πρέπει να πληρωθεί με επιταγή για όλο το ποσό στο όνομα του ή με τραπεζικό έμβασμα στον λογαριασμό

Γ6. 2 Κάθε συμμετοχή θεωρείται ως αποδεκτή μόνον όταν αυτό γνωστοποιείται από τον οργανωτή. Η γνωστοποίηση θα γίνεται μόνον όταν το παράβολο συμμετοχής εισπραχθεί από τον οργανωτή.

Γ6. 3 Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει μεταφορά από και προς τα ξενοδοχεία, φιλοξενία, όλα τα γεύματα καθώς και την δεξίωση απονομής. Για τούς συναγωνιζόμενους περιλαμβάνονται και οι χάρτες πού αφορούν το συναγωνισμό.

Γ6. 4 Ακύρωση συμμετοχής είναι δυνατή μέχρι την ημερομηνία λήξεως υποβολής συμμετοχών χωρίς ποινική ρήτρα. Μετά την τελική ημερομηνία λήξεως δηλώσεων συμμετοχής, ή ακύρωση συνεπάγεται παρακράτηση τού 10% τού παράβολου συμμετοχής για κάθε πλήρωμα. Ακύρωση αργότερα από 15 ημέρες πριν την ημερομηνία έναρξης της εκδήλωσης συνεπάγεται την παρακράτηση ποσού με μέγιστο

το 50% τού παραβόλου συμμετοχής.

Γ7. ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΟΣ

- Γ7. 1 Κάθε διαγωνιζόμενη Αερολέσχη επιτρέπεται να στείλει το μέγιστο πέντε (5) Διαγωνιζόμενα πληρώματα και έναν (1) αρχηγό αποστολής. Εάν ο συνολικός αριθμός των διαγωνιζομένων πληρωμάτων ξεπερνά τους ογδόντα (80), ο διοργανωτής μπορεί να ορίσει τη μέγιστη συμμετοχή έως τέσσερα (4) διαγωνιζόμενα πληρώματα ανά αερολέσχη. Ο αριθμός των υπολοίπων μελών της αποστολής (αρχηγοί, μηχανικοί, βοηθοί, παρατηρητές, συνοδεύοντα πρόσωπα) είναι απεριόριστος.
- Γ7. 2 Κάθε ομάδα θα πρέπει να έχει επικεφαλής αντιπροσωπείας άτομο ικανό που θα πρέπει να μην είναι διαγωνιζόμενος πιλότος.
- Γ7. 3 Κάθε διαγωνιζόμενη Αερολέσχη στέλνει κατ' ελάχιστο ένα ικανό κριτή, εάν όλη η ομάδα τελείται από τρία ή περισσότερα πληρώματα. Ο κριτής ή διεθνής κριτής πρέπει να επιλεγεί από τους επίσημους πίνακες κριτών της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας ή της FAI - GAC.
- Γ7. 4 Κάθε διαγωνιζόμενος πιλότος οφείλει να έχει σε ισχύ άδεια πιλότου Ιδιωτικών Αεροπλάνων ή υψηλότερου βαθμού από αυτή και έγκυρο Δελτίο Αθλητού της ΕΛ. Α. Ο. - ΕΠ. Γ. Α. Το δεύτερο μέλος του πληρώματος μπορεί να είναι πιλότος χωρίς άδεια σε ισχύ, ή απλό μέλος (αεροναυτίλος) που όμως έχει έγκυρο Δελτίο Αθλητού της Ομοσπονδίας.
- Γ7. 5 Η ασφάλιση Υγείας και έναντι πιθανού τραυματισμού είναι αποκλειστική ευθύνη των διαγωνιζομένων και μόνο.

Γ8. ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

- Γ8. 1 Αεροσκάφος
- Γ8. 2 Ασφάλιση

Γ9. ΑΦΙΞΕΙΣ

Γ10. ΓΛΩΣΣΑ

Γ11. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Γ12. ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Γ12.1 Επειδή η ανάθεση των αγώνων γίνεται ύστερα από την επιθυμία ή την πρόταση των αερολεσχών που μπορούν να τους διοργανώσουν και επειδή η γεωγραφική κατάσταση της χώρας, σε συνδυασμό με τις απαγορεύσεις της Υ.Π.Α. μπορεί να παρεκκλίνει από τα οριζόμενα με το αγώνισμα ναυτιλίας (Α3.1.1.). Δηλαδή να υπάρχει σκέλος μεγαλύτερο ή μικρότερο από 20NM.

Γ12.2 Ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και με λόγους ανωτέρας βίας μπορεί η Ελλανόδικος Επιτροπή, η οποία θα είναι και η επιτροπή ενστάσεων, να ορίσει ότι από τους τρεις αγώνες θα μετρήσουν για την τελική βαθμολογία οι δύο. Αυτό μπορεί να γίνει για δύο κυρίως λόγους:
α) Εάν σε κάποιον αγώνα λόγω επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών δεν μπορέσουν να συμμετάσχουν όλα τα πληρώματα ή δεν μπόρεσαν να τελειώσουν τον αγώνα για τον ίδιο λόγο.
β) Εάν δεν μπορέσουν να είναι στην έναρξη του πρώτου αγώνα το 30% των αεροσκαφών που έχουν δηλώσει συμμετοχή λόγω καιρικών συνθηκών ή ανωτέρας βίας. Ως 100% συμμετοχή ορίζουμε τα αεροσκάφη που τελικά θα λάβουν μέρος στους επόμενους δύο αγώνες.

Γ12.3 Βαθμολογία σε κάθε περίπτωση για τα πληρώματα, είναι το άθροισμα των ποινών.

Γ12.4 Ο διαχωρισμός για τα πληρώματα των ίδιων Αερολεσχών, μπορεί να μην εφαρμοσθεί (Α2.9), και επαφίεται στην διακριτική ευχέρεια του Διευθυντή του αγώνα.

Γ12.5 Οι αγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να μην έχουν στο αεροσκάφος τους τον απαγορευμένο εξοπλισμό ναυτιλίας και τηλεπικοινωνιών. Βάση των (Α2.11) και (Α4.4) θα δοθούν 200 βαθμοί ποινής.

Γ12.6 Ο τρόπος για τον χρόνο έναρξης του αγώνα θα ορίζεται από τον Διευθυντή του αγώνα ανάλογα με τις δυνατότητες του Α/Δ (πεδίο Π/Γ ή κανονικό αεροδρόμιο).

Γ12.7 Το κάθε αγωνιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να περνάει πάνω από το σημείο ελέγχου και

πιθανό σημείο χρονομέτρησης με την σωστή πορεία, ώστε να είναι δυνατή η αναγνώρισή του από τους κριτές και χρονομέτρες. Έτσι θα αποφευχθούν οι αμφισβητήσεις όσον αφορά την μη αναγνώρισή τους και την μη ή λανθασμένη χρονομέτρησή τους. Ο Διευθυντής αγώνα σε συνεργασία με τους κριτές και χρονομέτρες θα προσπαθήσει να εντοπίσει το αεροσκάφος που πέρασε μακριά και να του δώσει τον σωστό χρόνο της προέκτασής του από το Σ.Ε. Αν αυτό δεν μπορεί να γίνει θα λάβει υπόψη του για την βαθμολογία την απόφαση των κριτών και χρονομετρών.

Γ13. ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΩΝΑ

Γ14. ΕΛΕΓΧΟΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΝΑΒΟΛΙΚΩΝ

Γ15. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ

Δ . ΚΡΙΤΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δ1. ΓΕΝΙΚΑ

Δ1. 1 Το γενικό τμήμα του Αθλητικού Κώδικα (4.3.2.) καθορίζει ότι ή διεθνής Ελλανόδικος Επιτροπή πρέπει να έχει επαρκή γνώση και του γενικού κανονισμού αεραθλημάτων και του κανονισμού του ειδικού αεραθλήματος πού λαμβάνει χώρα και στην παρ. 4.3.3. απαιτεί όπως οι διεθνείς κριτές έχουν λεπτομερέστατη γνώση των ειδικών κανονισμών πού διέπουν το ειδικό αεράθλημα το οποίο λαμβάνει χώρα.

Δ1. 2 Το γενικό τμήμα των κανονισμών αεραθλημάτων καθορίζει ότι ή Διεθνής Ελλανόδικος Επιτροπή (4.3.2) και ο Διευθυντής των Κριτών (4.3.3.) ορίζονται από την επιτροπή πού ασχολείται με την πειθαρχία (ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ).

Δ1. 3 Στην περίπτωση που ένα ορισμένο μέλος της Ελλανοδίκου Επιτροπής ή ο Διευθυντής Κριτών αδυνατεί να συμμετάσχει στην εκδήλωση, πρέπει να ειδοποιηθεί μέσω της Εθνικής Αερολέσχης του, το συντομότερο δυνατόν την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας της FAI, την οργανώτρια Εθνική Αερολέσχη και τον πρόεδρο της Ελλανοδίκου Επιτροπής. Ο αντικαταστάτης θα καθορισθεί από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας μετά από διαβουλεύσεις με τον Πρόεδρο της υποεπιτροπής την οποία αφορά το άθλημα που αγωνίζεται και την Εθνική Αερολέσχη της διοργανώτριας χώρας.

Δ2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Οι αγώνες γενικής αεροπορίας θα έχουν τριμελή Ελλανόδικο Επιτροπή.

Δ2. 1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Δ2. 1.1 Τα μέλη της Ελλανοδίκου Επιτροπής πρέπει να επιλέγονται από τον αντίστοιχο

εγκεκριμένο κατάλογο μελών διεθνών κριτών ο οποίος τηρείται και ενημερώνεται από

την επιτροπή γενικής αεροπορίας της FAI. Τα μέλη της Ελλανοδίκου για μια

διοργάνωση θα προτείνονται από την διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη στην αντίστοιχη

υποεπιτροπή της FAI. Η υποεπιτροπή θα αξιολογεί την πρόταση και θα εισηγείται στην

επιτροπή γενικής αεροπορίας. Η επιτροπή γενικής αεροπορίας θα αποφασίζει επί της

εισήγησης της υποεπιτροπής και θα ορίζει τα μέλη της Ελλανοδίκου & τον Πρόεδρο για

την συγκεκριμένη εκδήλωση.

Δ2. 1.2 Στην επιλογή των μελών της Ελλανοδίκου πρέπει να δίδεται προσοχή στα αντίστοιχα

τμήματα του κανονισμού αεραθλημάτων και ειδικά στο να μην υπάρχουν δύο μέλη

ίδιας εθνικότητας και κανένα μέλος με την εθνικότητα της διοργανώτριας Εθνικής

Αερολέσχης.

Δ2. 2 ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Δ2. 2.1 Οι διεθνείς κριτές πρέπει να έχουν εμπειρία είτε ως " Παρατηρητές Ελλανοδίκου ",

Διεθνής Κριτής, Διευθυντής Κριτών ή Διευθυντής Αγώνων.

Απαραίτητα προσόντα πρέπει

να είναι ή επαρκής γνώση της Αγγλικής Γλώσσας και τα προσόντα διεθνούς κριτού.

Δ2. 2. 2 Η υποεπιτροπή ενός αεραθλήματος προτείνει στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας την
διαγραφή οποιουδήποτε ατόμου από τον κατάλογο ΜΕΛΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΩΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ εφόσον το άτομο αυτό δεν ήταν μέλος ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ή ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΙΤΗΣ ή Διευθυντής αγώνων διεθνών διοργανώσεων τα
τελευταία πέντε (5) χρόνια ή αγωνιζόμενος σε διεθνείς αγώνες τα τελευταία δύο (2)
χρόνια.

Δ2. 2. 3 Παρατηρητές Ελλανοδίκου επιτρέπεται να μελετούν την λειτουργία τής Ελλανοδίκου,
όπως καθορίζεται από τον Πρόεδρο τής Ελλανοδίκου, χωρίς σε καμία περίπτωση να
παρεμβαίνουν στην λήψη αποφάσεων.

Δ2. 2. 4 Προσόντα παρατηρητή Ελλανοδίκου :

- Συμμετοχή σαν διαγωνιζόμενος σε παγκόσμιους αγώνες ή αγώνες μίας Ηπείρου (Πανευρωπαϊκούς - Παναμερικανικούς κλπ.)
- Οργανωτική εμπειρία και κρίση σε εθνικούς αγώνες.
- Καθορισμός και συμμετοχή στον κατάλογο διεθνών κριτών.

Δ2. 2. 5 Οργανωτική Εμπειρία και Κρίση αποκτάται εφόσον κάποιος συμμετέχει σε τρεις
Εθνικούς αγώνες είτε σαν κριτής είτε σαν βοηθός διευθυντής αγώνων.
Έντυπο αίτησης για ορισμό σαν μέλος διεθνούς Ελλανοδίκου Επιτροπής
επισυνάπτεται στο Παράρτημα Δ (I).

Δ3. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΤΕΣ

Ένας αριθμός διεθνών κριτών πρέπει να καθορίζεται οποτεδήποτε μία εκδήλωση
συναγωνισμού περιέχει υποκειμενική αξιολόγηση της επίδοσης ενός αεραθλητή
(Κανονισμός Αεραθλημάτων, GS , 4.3.3). Διεθνείς κριτές πρέπει να καθορίζονται για
όλες τις εκδηλώσεις Γενικής Αεροπορίας.
Κάθε συμμετέχουσα χώρα πρέπει να στέλνει τουλάχιστον έναν αναγνωρισμένο διεθνή
κριτή σε κάθε εκδήλωση όπως αυτή καθορίζεται από τον κανονισμό αεραθλημάτων,
GS, 4.3.3.1, εφόσον αυτή ή χώρα στείλει μία ομάδα από τρία ή περισσότερα
πληρώματα, εκτός και της δοθεί εξαίρεση από τον Διευθυντή Αγώνων.
Εφόσον μία χώρα αδυνατεί να στείλει έναν Διεθνή Κριτή ή τουλάχιστον έναν
Παρατηρητή Κριτή τότε αυτή ή χώρα πρέπει :
- Να πλήρωση το παράβολο για έναν Διεθνή Κριτή όπως προβλέπεται στην

παρ. Γ.6.1.δ

- Να ενημέρωση τον διοργανωτή το συντομότερο δυνατό.

Στην περίπτωση αυτή ο διοργανωτής μπορεί να καλέσει έναν διεθνή κριτή από μία άλλη αερολέσχη να συμμετάσχει στην εκδήλωση χωρίς να πληρώσει παράβολο

συμμετοχής. Η διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη μπορεί να προτείνει την αποδοχή

περισσοτέρων διεθνών κριτών από μία χώρα.

Οι Διεθνείς Κριτές θα διευθύνονται από τον Αρχηγό Κριτών όπως προβλέπεται στον κανονισμό αεραθλημάτων (4.3.3.).

Δ3. 1 ΕΠΙΛΟΓΗ

Δ3. 1.1 Ο Διευθυντής Κριτών για μία διοργάνωση προτείνεται από την διοργανώτρια Εθνική

Αερολέσχη στην υπεύθυνη υποεπιτροπή. Η υποεπιτροπή θα αξιολόγησει την πρόταση

και θα εισηγηθεί στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας. Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας

θα αποφασίσει επί της προτάσεως της υποεπιτροπής και θα ορίσει τον Διευθυντή

Κριτών για την σχετική εκδήλωση.

Δ3. 1.2 Ο Διευθυντής Κριτών δεν πρέπει να είναι της ίδιας εθνικότητας με την διοργανώτρια

Εθνική Αερολέσχη όπως προβλέπεται από τον Γενικό Κανονισμό (4.3.5).

Η διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη έχει το δικαίωμα να ορίσει έναν διεθνή κριτή.

Δ3. 1.3 Ένας Διεθνής Κριτής δεν πρέπει να είναι συναγωνιζόμενος, ούτε αρχηγός αποστολής,

ούτε να έχει οποιαδήποτε θέση στην διοργάνωση του πρωταθλήματος.

Δ3. 1.4 Ένας Διεθνής Κριτής πρέπει να επιλέγεται ΜΟΝΟ από το εγκεκριμένο κατάλογο

διεθνών κριτών που τηρείται και ενημερώνεται από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας

της Διεθνούς Ομοσπονδίας FAI .

Δ3. 2 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΡΙΤΩΝ

Δ3. 2.1 Προσόντα Αρχηγού Κριτών είναι ή εμπειρία Διεθνούς Κριτού κατά την διάρκεια ενός

τουλάχιστον Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού πρωταθλήματος, επιπρόσθετα της εμπειρίας

του σε οργανωτική δουλειά και κριτού σε μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις.

Κάθε προσπάθεια πρέπει να γίνεται προκειμένου να προτείνεται και επιλέγεται ο

Διευθυντής Κριτών από την τρέχουσα λίστα των Διεθνών Κριτών.

Δ3. 2. 2 Πρέπει να διαγράφεται από τον ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΡΙΤΩΝ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

οποιοσδήποτε δεν ήταν Διεθνής Κριτής ή Αρχηγός Αγώνων ή διαγωνιζόμενος πιλότος τα τελευταία πέντε χρόνια.

Δ3. 2. 3 Ένας Διεθνής Κριτής πρέπει να έχει λεπτομερή γνώση όλων των κανονισμών του σχετικού αεραθλήματος σύμφωνα με τον κανονισμό αεραθλημάτων (4.3.2.).

Επίσης ή πλήρης γνώση της Αγγλικής είναι υποχρεωτική.

Δ3. 2. 4 Οι Διεθνείς Κριτές πρέπει να έχουν εμπειρία σαν κριτές σε τουλάχιστον τρεις κύριες εθνικές διοργανώσεις και πρέπει κατά προτίμηση να έχει επίσης εμπειρία σαν αγωνιζόμενος. Επίσης πρέπει να έχει χρηματίσει Διευθυντής Κριτών ή Διευθυντής Αγώνων σε μία τουλάχιστον κύρια εθνική διοργάνωση. Η συμμετοχή σαν παρατηρητής κριτών μπορεί να υποκαταστήσει την μία ή την άλλη προϋπόθεση.

Δ3. 2. 5 Είναι σημαντικό όπως οι Εθνικές Αερολέσχες οργανώσουν σεμινάρια για υποψήφιους κριτές σε συνδυασμό με τις εθνικές διοργανώσεις. Στα σεμινάρια αυτά οι γενικοί κανονισμοί και οι κανονισμοί αεραθλημάτων πρέπει να διδάσκονται θεωρητικά. Η εθνική διοργάνωση κατόπιν γίνεται πρακτική άσκηση.

Δ3. 2. 6 Έντυπα αιτήσεων για ορισμό σαν Διεθνής Κριτής επισυνάπτεται στο παράρτημα Δ (II).

Δ4. ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Δ4. 1 Ο Διευθυντής Αγώνων πρέπει να είναι διεθνής κριτής. Άπταιστη γνώση της Αγγλικής είναι υποχρεωτική.

Δ4. 2 Ο προγραμματιστής διαδρομής πρέπει να έχει εμπειρία σαν σχεδιαστής διαδρομής σε εθνικές εκδηλώσεις και να καθορίζει την διαδρομή με βάση τους κανονισμούς.

Δ4. 3 Ο Τοπικός Διευθυντής Κριτών πρέπει να γνωρίζει άπταιστα Αγγλικά και να έχει προσόντα διεθνούς κριτού.

Δ5. ΚΟΣΤΟΣ

Δ5. 1 Το κόστος ταξιδιού από και προς τον προορισμό τού αγώνα , μαζί με τα έξοδα ξενοδοχείου και γευμάτων κατά την διάρκεια τού αγώνα, πρέπει να αναληφθούν από την διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη για την Διεθνή Ελλανόδικο Επιτροπή και τον Διεθνή Διευθυντή Κριτών.

Δ5. 2 Η διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη δεν πρέπει να επωμίζεται όλο το κόστος για τους υπόλοιπους Διεθνείς Κριτές. Συνιστάται όπως τα Αεροπορικά Εισιτήρια και τα ξενοδοχεία κλειστούν σε μειωμένες τιμές. Η διοργανώτρια Εθνική Αερολέσχη δεν πρέπει να χρεώνει περισσότερο από το μισό τού κανονικού παράβολου συμμετοχής για έναν Διεθνή Κριτή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (Ι) .

Α Ι Τ Η Σ Η

**ΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΗΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ**

Συμπληρώστε με κεφαλαία

Όνομα

Διεύθυνση

Τηλ. Fax

Αερολέσχη

Ημερομηνία αίτησης Έτος έγκρισης ως Διεθνής Κριτής

Προϋποθέσεις (Οποιοσδήποτε ΔΥΟ από τις ακόλουθες τέσσερις)

1. Συμμετοχή ως Κριτής Παρατηρητής (Παγκόσμιο ή Ηπειρωτικό πρωτάθλημα ,
' τουλάχιστον 1 συμμετοχή)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

2. Συμμετοχή ως Διευθυντής Κριτών (Παγκόσμιο ή Ηπειρωτικό πρωτάθλημα ,
1 μόνο)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

3. Συμμετοχή ως Υπεύθυνος Διαγωνισμού (Παγκόσμιο ή Ηπειρωτικό ή Εθνικό
πρωτάθλημα,
Τουλάχιστον 2 συμμετοχές)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

4. Συμμετοχή ως διαγωνιζόμενος (σε πρωταθλήματα του FAI , τουλάχιστον
2 συμμετοχές)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Επιβεβαιώνω ότι είμαι γνώστης του Αθλητικού Κώδικα και των κανόνων και
κανονισμών που διέπουν τους αεροπορικούς αγώνες .

Υπογραφή :

Η Αερολέσχη επιβεβαιώνει ότι οι παραπάνω πληροφορίες είναι ακριβείς .

Ημερομηνία Όνομα Υπογραφή

Τηλ Fax

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (Ι Ι) .

Α Ι Τ Η Σ Η

**ΟΡΙΣΜΟΥ ΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΡΙΤΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΚΑΙ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ**

Συμπληρώστε με κεφαλαία

Όνομα

Διεύθυνση

Τηλ Fax

Αερολέσχη Ημερομηνία αίτησης

Προϋποθέσεις (Οποιοσδήποτε ΔΥΟ από τις ακόλουθες τέσσερις)

1. Συμμετοχή ως Κριτής (Εθνικό πρωτάθλημα , τουλάχιστον 3 συμμετοχές)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

2. Συμμετοχή ως Πρόεδρος Κριτών ή ως Υπεύθυνος Διαγωνισμού (Εθνικό πρωτάθλημα , τουλάχιστον 1 συμμετοχή)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

3. Συμμετοχή ως Διαγωνιζόμενος (Διεθνές πρωτάθλημα , τουλάχιστον 3 συμμετοχές)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

4. Συμμετοχή ως Κριτής Παρατηρητής σε Διεθνές Πρωτάθλημα (τουλάχιστον 1 συμμετοχή)

Έτος Τόπος διεξαγωγής αγώνα

Επιβεβαιώνω ότι είμαι γνώστης των κανόνων και κανονισμών που διέπουν τους αεροπορικούς αγώνες και τις πτήσεις ακριβείας. Έχω καλή γνώση της Αγγλικής γλώσσας .

Υπογραφή

Η Αερολέσχη επιβεβαιώνει ότι οι άνωθεν πληροφορίες είναι ακριβείς .

Ημ/νία Όνομα Υπογραφή

Τηλ Fax

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ (III) .

Δ Η Λ Ω Σ Η Ε Ν Σ Τ Α Σ Ε Ω Σ

ΕΚΔΗΛΩΣΗ :

ΑΣΚΗΣΗ :

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΕΝΗ ΟΜΑΔΑ :

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ:.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ΕΑΝ Ο ΧΩΡΟΣ ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΕΙ , ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΣΥΝΕΧΙΣΤΕ ΣΕ ΑΛΛΗ ΣΕΛΙΔΑ

ΟΝΟΜΑ ΑΡΧΗΓΟΥ ΟΜΑΔΑΣ :.....

ΥΠΟΓΡΑΦΗ :

ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ..... ΩΡΑ:.....

ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΩΝ ΜΕ ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ ΔΡΧ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΩΝ :

.....
.....
.....
.....
.....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΩΝ:..... ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:..... ΩΡΑ:.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (Ι) .

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ - ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΕΛ.Α.Ο.

Η/Ο/Το

Δια της παρούσης δηλώνουμε συμμετοχή στο

.....για τα παρακάτω μέλη μας :

..... Πληρώματα Αθλητών Εφεδρικά πληρώματα Διεθνών Κριτών

..... Αρχηγών Αποστολής Μηχανικών Κριτών

..... Μελών/Φιλάθλων Παρατηρητών Εφεδρικά πληρώματα

Συνολικός αριθμός ατόμων που αναμένεται να παρευρεθούν

.....

.....μονόκλινων δωματίων (έξοδα συμμετοχής ανά άτομο)

Επιθυμούμε την Κράτηση και Πληρωμή

.....δίκλινων δωματίων (έξοδα συμμετοχής ανά άτομο)

κατά την διάρκεια των αγώνων, και τις εξής επιπλέον διανυκτερεύσεις

..... μονόκλινων δωματίων

..... δίκλινων δωματίων

Επιθυμούμε την ενοικίαση των παρακάτω τύπων αεροπλάνων :

.....CESSNA 172.....CESSNA 18..... PIPER PA 28.....ZLIN 142.....ZLIN 43

.....
.....

Παρακαλούμε για την αποστολή ταχυδρομικά περισσότερων πληροφοριών στην
ακόλουθη Διεύθυνση :

.....
.....
.....

Ημερομηνία :
Εκπροσώπου και Σφραγίδα Σωματείου :

Υπογραφή

Η παρούσα Αίτηση πρέπει να επιστραφεί το αργότερο μέχρι Στην
Διεύθυνση

.....
.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (ΙΙ).

ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ - ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΕΛ.Α.Ο.

Το κάτωθι υπογεγραμμένο πλήρωμα, που αποτελείται από
μέλη.....

Δηλώνουμε την συμμετοχή μας στο

Π Ι Λ Ο Τ Ο Σ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ :	
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ :	
ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ :	
ΠΤΥΧΙΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ :	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ :	No :

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ :
ΔΕΛΤΙΟ ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ Νο :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ :
Διαμονή, Τύπος Δωματίου : Ημερ/να Άφιξης :
Ημερ/νία Αναχώρησης :
Όνοματεπώνυμο Συγκάτοικου :
ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ :
ΥΠΟΓΡΑΦΗ :

Π Λ Ο Η Γ Ο Σ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ :
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ :
ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ :
ΔΕΛΤΙΟ ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ Νο :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ :
Διαμονή, Τύπος Δωματίου : Ημερ/να Άφιξης :
Ημερ/νία Αναχώρησης :
Όνοματεπώνυμο Συγκάτοικου :
ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ :
ΥΠΟΓΡΑΦΗ :

Α Ε Ρ Ο Π Λ Α Ν Ο

(Συμπληρώστε εφ' όσον θα μεταφέρετε το δικό σας αεροπλάνο)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ :

ΤΥΠΟΣ :

ΔΗΛΩΘΕΙΣΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ :

ΗΜΕΡ/ΝΙΑ ΛΗΞΕΩΣ Π.Ι.Π. :

ΗΜΕΡ/ΝΑΙ ΛΗΞΕΩΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ :

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΠΟΣΟΥ :

Ημερομηνία :

Υπογραφές Πληρώματος

Σφραγίδα

Σωματείου

Η παρούσα Αίτηση πρέπει να επιστραφεί το αργότερο μέχρι Στην
Διεύθυνση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε (III)

ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ - ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΕΛ.Α.Ο.

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος μέλος

Δηλώνω την συμμετοχή μου στο

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Αρχηγός Αποστολής | <input type="checkbox"/> Μέλος Ελλανοδίκου Επιτροπής |
| <input type="checkbox"/> Διευθυντής Κριτών | <input type="checkbox"/> Διεθνής Κριτής |
| <input type="checkbox"/> Παρατηρητής Ελλανόδικος | <input type="checkbox"/> Παρατηρητής Κριτής |
| <input type="checkbox"/> Μηχανικός Αερ/ων | <input type="checkbox"/> Μέλος/Φιλάθλος |
| <input type="checkbox"/> Σύμβουλος | |

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ :
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ :
ΕΜΠΕΙΡΙΑ :
Διαμονή, Τύπος Δωματίου : Ημερ/να Άφιξης :
Ημερ/νία Αναχώρησης :
Όνοματεπώνυμο Συγκάτοικου :
ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ :
ΥΠΟΓΡΑΦΗ :

Ημερομηνία :
Υπογραφή

Σωματείου

Σφραγίδα

Η παρούσα Αίτηση πρέπει να επιστραφεί το αργότερο μέχρι Στην
Διεύθυνση

**Ε. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΕΣ
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΗΣ ΝΕΟΛΑΙΑΣ**

E1. Προκειμένου να αναπτυχθεί το μέλλον του αεραθλήματος, η πτήση
σε αεροράλλυ

χρειάζεται να προσελκύει περισσότερους νέους συμμετέχοντες.
Πρέπει να δίνεται ή ευκαιρία σε όσο γίνεται περισσότερους νέους
πιλότους να
λαμβάνουν μέρος σε συναγωνισμούς αεροράλλυ.

E2. Οι παγκόσμιοι και οι ηπειρωτικοί αγώνες της διεθνούς
ομοσπονδίας δίνουν την
ευκαιρία στους νέους να παρακολουθήσουν το τι μπορούν να κάνουν
σε αυτόν τον
τύπο του αεραθλήματος στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο.

E3. Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας επομένως απαιτείται να ζητεί από
τους οργανωτές
αεροπορικών πρωταθλημάτων όπως :

E3. 1 Να περιλαμβάνουν ειδικές προβλέψεις για την ανάμιξη νέων
ανθρώπων σε κάθε
αναγνωρισμένο αγωνιστικό πρωτάθλημα.

E3. 2 Να διορίζει ένα ειδικό μέλος της Οργανωτικής Επιτροπής (κατά
προτίμηση άτομο με
υπόβαθρο στην εκπαίδευση ή στην δουλειά με νέους) όπως αναλάβει
την ευθύνη της
οργάνωσης του προγράμματος συμμετοχής των νέων.

E3. 3 Να καθορίσει ένα ειδικό πρόγραμμα νεολαίας. Ο σκοπός και το
περιεχόμενο του
προγράμματος υποχρεωτικά θα μεταβάλλεται ανάλογα με τους
συντελεστές του

αγωνίσματος ήτοι ενδεικτικά :
Τοποθεσία, διατιθέμενοι πόροι , είδος και τύπος αγωνίσματος
κλπ.

Μπορεί να περιέχει στοιχεία όπως :
- Διανομή πληροφοριακών φυλλαδίων για το πώς νέοι πιλότοι πού
πετάνε με
κινητήρα μπορούν να συμμετέχουν.
- Μία «Ανοιχτή ημερίδα για Νέους» στην οποία τοπικά σχολεία
και ομάδες νέων

προσκαλούνται να συμμετέχουν και να παρακολουθήσουν το πρωτάθλημα.

Οι επισκέψεις πρέπει να φιλοξενοούνται από κατάλληλο αρχηγό-συνοδό ο οποίος

θα δίνει πλήρεις εξηγήσεις για τούς κανονισμούς τού αεροράλλυ και τις μεθόδους συναγωνισμού.

- Όταν δεν αντίκειται στους κανονισμούς ασφαλείας και δεν επηρεάζει αρνητικά τους αγωνιζόμενους, νέοι άνθρωποι (πιλότοι) πρέπει να περιλαμβάνονται στην

οργάνωση τού πρωταθλήματος. Πολλές δουλειές μπορεί να γίνονται από νέους

εθελοντές, εφόσον επιβλέπονται κατάλληλα π.χ. Μάρσαλ (καθοδηγητές

αεροσκαφών), βοηθοί στα σωστά καθήκοντα χρονομέτρησης αναχώρησης,

καταγραφή εισερχομένων, πληροφόρηση και συνοδεία εισερχομένων,

ξενάγηση κλπ.

- Να οργανώνει τοπικούς αγώνες για νέους πιλότους πριν από τον κανονικό αγώνα με σκοπό να ανεβάσει την αγάπη για τον αγώνα, την προσοχή στον αεραθλητισμό,

την πτήση κλπ (Διαγωνισμούς ζωγραφικής, Βίντεο, φωτογραφικούς, δοκιμές κλπ)

- Σεμινάρια για δασκάλους και νέους αρχηγούς για να δείξει πώς το αεραθλητικό πρωτάθλημα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν θέμα για μαζική

δουλειά, σπουδές,

μαθήματα, καθώς και να προβάλλει ταινίες και διαφάνειες.

E4. Η Διεθνής επιτροπή αεροναυτικής εκπαίδευσης (CIEA) είναι πάντα έτοιμη και πρόθυμη

να βοηθήσει την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας να συμβουλευσει καλύτερα τους

οργανωτές παγκόσμιων αγώνων.

Z. ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ , ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥΣ Η ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Z1. ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΠΙΛΟΓΗΣ

Μία προσφορά προεπιλογής, ή επιστολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος προκειμένου να

φιλοξενηθούν (οργανωθούν) αγώνες είτε παγκόσμιοι είτε ηπειρωτικοί, μπορεί να

αποσταλεί προς την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας οποιαδήποτε στιγμή (απεριόριστος

αριθμός ετών πριν το γεγονός). Η προσφορά προεπιλογής πρέπει να περιέχει τα

παρακάτω :

- Τύπος αγωνίσματος (αεροράλλυ ή ακριβείας).
- Παγκόσμιοι ή Ηπειρωτικοί.
- Χρόνος τέλεσης.

Άλλες πληροφορίες είναι καλοδεχούμενες αλλά όχι απαραίτητες. Η προσφορά

προεπιλογής σημειώνεται στα πρακτικά της επόμενης συνεδρίασης της Επιτροπής

Γενικής Αεροπορίας μετά την λήψη της προσφοράς από την επιτροπή.

Η προσφέρουσα Εθνική Αερολέσχη επιβεβαιώνει την προσφορά της είτε γραπτώς είτε

προφορικά κατά την διάρκεια της συνεδρίασης σε όλες τις επόμενες συνεδριάσεις της επιτροπής μέχρις ότου ή τελική προσφορά παρουσιαστεί.

Z2. ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Η τελική προσφορά για να φιλοξενηθούν παγκόσμιοι ή ηπειρωτικοί αγώνες πού να

περιέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, πρέπει να σταλεί στην Επιτροπή Γενικής

Αεροπορίας όχι αργότερα από 6 μήνες πριν την συνεδρίαση πού θα πάρει την

απόφαση. Η προσφορά θα προωθηθεί στον πρόεδρο της αντίστοιχης υποεπιτροπής.

Η αντίστοιχη υποεπιτροπή θα εξετάσει όλες τις προσφορές και θα εισηγηθεί στην

συνέλευση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας.

Z3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Η τελική προσφορά για να φιλοξενηθούν παγκόσμιου ή ηπειρωτικοί αγώνες πρέπει να

περιέχει τις παρακάτω πληροφορίες προκειμένου να θεωρηθεί έγκυρη :

- Όνομα και διεύθυνση της προσφέρουσας Εθνικής Αερολέσχης
- Όνομα και διεύθυνση της εξουσιοδοτημένης οργάνωσης από την

Εθνική

Αερολέσχη προκειμένου να οργανώσει τον αγώνα.

(*Εφόσον υπάρχει*)

- Εμπειρία στην διοργάνωση παρόμοιων αγώνων.
- Όνομα, διεύθυνση και πιθανή σχετική εμπειρία τού Διευθυντού αγώνα πού έχει εξουσιοδοτηθεί από τον οργανωτή.
- Προτεινόμενη ημερομηνία διεξαγωγής των αγώνων.
- Τον τόπο (Όνομα πόλης και αεροδρομίου)
- Υποδομή αεροδρομίου πού θα είναι διαθέσιμη για τον αγώνα. (Μήκος και κατάσταση διαδρόμου, υψόμετρο, εξοπλισμός, κτίρια,

διευκολύνσεις,

ΠΕΑ , άλλη κίνηση κλπ)

- Ιστορικό καιρού της περιοχής την συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου.

- (Θερμοκρασία αέρος , άνεμοι , καταιγίδες κλπ)
- Περιγραφή του περιβάλλοντος του αεροδρομίου και της περιοχής που θα χρησιμοποιηθεί για το αγώνισμα της ναυτιλίας (Ναυτιλιακές πτήσεις) π.χ. πεδιάδες, λόφοι ή βουνά, λίμνες ή ποτάμια, δασώδεις περιοχές ή ανοιχτοί κάμποι κλπ σε γενικές γραμμές.
 - Τύπος και κλίμακα του χάρτη που θα χρησιμοποιηθεί για το αγώνισμα.
(Τουλάχιστον δύο αντίτυπα τού χάρτη πρέπει να επισυνάπτονται με την αίτηση)
 - Κατάσταση και περιορισμοί του εναέριου χώρου.
 - Πιθανές ειδικές απαιτήσεις ασφάλισης των αεροσκαφών κλπ
 - Τύπος διατιθέμενης φιλοξενίας και απόσταση μεταξύ του χώρου φιλοξενίας και του αεροδρομίου.
 - Ένδειξη του ύψους τού ποσού - παράβολου συμμετοχής και επίσης κατάσταση του τι περιλαμβάνει το ποσό αυτό.

Πιθανοί όροι και περιορισμοί πού αφορούν την αποδοχή των συμμετεχόντων στην χώρα ή στον χώρο τού αγώνα.

- Υπογραφή της αίτησης από τον Πρόεδρο ή τον Γενικό Γραμματέα της Εθνικής Αερολέσχης ο οποίος πρέπει να είναι μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας.

II. ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ

A. ΓΕΝΙΚΑ

A1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A1. 1 Η εθνική ομάδα πρέπει να απαρτίζεται από τους καλύτερους αθλητές προκειμένου να παρουσιάσει ότι καλύτερο έχει η χώρα μας στο διεθνές στερέωμα και να μεγιστοποιούνται οι πιθανότητες καλής εθνικής κατάταξης.

A1. 2 Η επιλογή των μελών της εθνικής ομάδας πρέπει να γίνεται με συνδυασμό αντικειμενικών και άλλων κριτηρίων.

A1. 3 Για όλες τις διαδικασίες και επιλογές προσώπων για την πλήρωση των θέσεων της Ε.Ο. όπως αναφέρονται στο παρόν εδάφιο, είναι αρμόδια η ΕΠ.Γ.Α. η οποία καταθέτει τις τελικές προτάσεις της στο Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. προς έγκριση.

A2. ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ

A2. 1 Η ΕΠ.Γ.Α. προκηρύσσει έγκαιρα την συγκρότηση Εθνικής Ομάδας για κάθε κατηγορία που κρίνει απαραίτητο.

A2. 2 Οι ημερομηνίες διεξαγωγής των αγώνων που θα είναι ταυτόχρονα και κριτήρια επιλογής της Ε.Ο. πρέπει να επιλέγονται σε συσχετισμό με το αγωνιστικό ημερολόγιο της GAC / FAI ώστε να απέχουν τουλάχιστον 3 μήνες πριν την πρώτη προγραμματισθείσα διεθνή συμμετοχή για την καλύτερη προετοιμασία της Ε.Ο. Οι εν λόγω αγώνες δεν είναι υποχρεωτικό να προέρχονται από το αγωνιστικό πρόγραμμα ενός ημερολογιακού έτους.

A3. ΣΥΝΘΕΣΗ

A3. 1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΩΝ

A3. 1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις της FAI (A.6) για την Γενική Αεροπορία η εθνική ομάδα αποτελείται το μέγιστο από πέντε πληρώματα , ένα αρχηγό ομάδας (Team Manager) , βοηθούς (Helpers), μηχανικούς (engineers), παρατηρητές (observers) , υποστηρικτές (supporters).

A3. 1.2 Συμμετοχή Ε.Ο. με 1-2 πληρώματα σε διεθνή αγώνα οιοδήποτε επιπέδου επιτρέπεται από τους διεθνείς κανονισμούς, και μπορεί να εγκριθεί από την ΕΛ.Α.Ο. για ειδικούς λόγους όπως π.χ. την απόκτηση εμπειρίας σε νέα κατηγορία, ή τη συμμετοχή ταλαντούχων αθλητών με στόχο την καλή ατομική κατάταξη. Η έγκριση αυτών των κατ' εξαίρεση συμμετοχών δεν προϋποθέτει και την εξασφάλιση της οικονομικής υποστήριξης της αποστολής από την ΕΛ.Α.Ο.

A4. ΑΘΛΗΤΕΣ

A4. 1 Οι αθλητές Γενικής Αεροπορίας μέλη της Ε.Ο. πρέπει να έχουν την Ελληνική υπηκοότητα.

A4. 2 "Αλλοδαποί" αθλητές επιτρέπονται μεν από την FAI με τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις διατάξεις της, αυτό όμως δεν θεωρείται δεσμευτικό για την συμμετοχή τους σε Ελληνική Ε.Ο.

A4. 3. Ο αρχηγός της ομάδας (Team Manager) είναι ο μόνος που επιτρέπεται να συνομιλεί με τους οργανωτές ή την ελλανόδικο επιτροπή για λογαριασμό του συνόλου ή μέλους της ομάδας. Αν δεν υπάρχει χωριστό πρόσωπο, χρέη αρχηγού ομάδας μπορεί να εκτελεί ένας από τους αθλητές της ομάδας, αλλά αυτό πρέπει να δηλωθεί το αργότερο την στιγμή της εγγραφής.

A4. 5 ΠΡΟΠΟΝΗΤΕΣ Ε.Ο. – ΑΡΧΗΓΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ

A4. 5. 1 Επειδή η FAI δεν αναγνωρίζει την ιδιότητα του προπονητή στον αγώνα, προκειμένου ο προπονητής να είναι δίπλα στους αθλητές μπορεί να του ανατεθεί και η θέση του αρχηγού της ομάδας ή να δηλωθεί ως βοηθός.

A4. 5. 2 Ως αρχηγός της αποστολής, συνήθως ορίζεται αρχηγός αποστολής σε πολυπληθή αποστολή. Έχει σαν αποστολή τον συντονισμό των ενεργειών της αποστολής της Ε.Ο. και των γραφειοκρατικών ενεργειών ειδικότερα. Όταν δεν υπάρχει ξεχωριστός αρχηγός αποστολής τις αρμοδιότητές του καλύπτει ο αρχηγός της ομάδας (Team Manager).

A4. 5. 3 Ο αρχηγός καταθέτει στην ΕΠ.Γ.Α. λεπτομερή αγωνιστικό και οικονομικό απολογισμό της αποστολής το αργότερο 20 ημέρες μετά την λήξη των αγώνων.

A4. 5. 4 Ο αρχηγός αποστολής μπορεί να αποβάλει αθλητή ή άλλο μέλος της αποστολής από την Εθνική Ομάδα εφ' όσον θεωρήσει ότι αυτό είναι αναγκαίο.

A4. 6 "ΚΡΙΤΗΡΙΑ" ΕΠΙΛΟΓΗΣ

A4. 6. 1 Ποίοι αγώνες θεωρούνται κριτήρια :
Σαν κριτήρια επιλογής θα μετρήσουν οι Πανελλήνιοι αγώνες, εφ' όσον ανακοινωθεί εγκαίρως με την προκήρυξη. Συνηθίζεται οι Πανελλήνιοι αγώνες απερχόμενου έτους να εξάγει την Ε.Ο., για τις συμμετοχές στους Διεθνείς αγώνες του επόμενου έτους.

A4. 6. 2 Στοιχεία που συνηγορούν στην επιλογή ενός πληρώματος

- Να έχει συμμετάσχει στους Πανελλήνιους αγώνες του ετήσιου προγράμματος
- Να έχει κερδίσει θέσεις 1-5 σε Πανελλήνιους αγώνες
- Να προπονείται συνεχώς.
- Να μπορεί να ακολουθήσει την Ε.Ο. όσες μέρες απαιτείται.
- Να έχει τον απαιτούμενο ελάχιστο εξοπλισμό.
- Να έχει ή να μπορεί να αποκτήσει την διεθνή αθλητική ταυτότητα της FAI.

•Να διακρίνεται για το ήθος του και την εν γένει διαγωγή του σύμφωνα με τα αθλητικά ιδεώδη.

A5. ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ

A5. 1. ΙΣΧΥΣ - ΠΑΡΑΤΑΣΗ

A5. 1. 1 Η σύνθεση της Ε.Ο. ισχύει έως ότου προκηρυχθεί νέα εθνική ομάδα

A5. 1. 2 Αδυναμία επιλογής νέας Ε.Ο. μετά την προκήρυξη της παρατείνει την ισχύ της παλαιάς.

A5. 2. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΛΩΝ

A5. 2. 1 Αθλητής που συμμετέχει στην Ε.Ο, μπορεί να αντικατασταθεί από ένα αναπληρωματικό

(συνήθως τον πρώτο στη σειρά) αν :

- δεν έχει προπονηθεί επαρκώς και δεν έχει την απαιτούμενη επίδοση
- δεν μπορεί να ακολουθήσει την ομάδα την συγκεκριμένη χρονική περίοδο
- το ζητήσει ο ίδιος για προσωπικούς λόγους

A5. 2. 2 Η αντικατάσταση κατ' αρχή γίνεται για συγκεκριμένη αποστολή. Στις επόμενες

αποστολές μπορεί να ξαναπάρει τη θέση του εφ' όσον έχουν εκλείψει οι ανωτέρω λόγοι.

A6. ΠΡΟΕΘΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

A6. 1 Η τελική σύνθεση θα αποφασιστεί λίγο πριν την επίσημη δήλωση συμμετοχής, αν και πάλι είναι δυνατή η αντικατάσταση ενός αθλητή με άλλον.

A6. 2 Από τη στιγμή που επιλεγεί η Ε.Ο. οι υπόλοιποι αθλητές εφ' όσον έχουν και όλες τις άλλες προϋποθέσεις, θεωρούνται ως αναπληρωματικοί με τη σειρά επιτυχίας τους.

A7. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

A7. 1 Τα κονδύλια για τη χρηματοδότηση της προετοιμασίας και της αποστολής της Ε.Ο. πρέπει να εγγράφονται εγκαίρως στον προϋπολογισμό της ΕΛ.Α.Ο.

A7. 2 Τα απαραίτητα κονδύλια μπορούν να καλυφθούν από χορηγούς.

A7. 3 Ο καταμερισμός των κονδυλίων που εγκρίνονται για την αποστολή Ε.Ο. πρέπει να είναι

ισότιμος ανάμεσα στους αθλητές και τον αρχηγό κατ' αρχή, για την κάλυψη του

δικαιώματος συμμετοχής, των εξόδων ταξιδιού, ενοικίαση αεροπλάνων, και των εξόδων

διαμονής και φαγητού (πέραν όσων καλύπτει το δικαίωμα συμμετοχής).

A7. 4 Εφ' όσον υπάρχει περίσσεια κονδυλίων αυτά πρέπει να διατεθούν κατ' αρχή για την ενίσχυση του αεραθλητικού υλικού της αποστολής, και κατά δεύτερον να καλύψουν αντίστοιχα έξοδα στους βοηθούς και λοιπούς επίσημους συνοδούς.

A7. 5 Επιτρέπεται η προσωπική συμμετοχή του κάθε αθλητή ή άλλου μέλους της Ε.Ο. στις δαπάνες του.

A8. ΥΛΙΚΟ

Το αεραθλητικό υλικό που θα χρησιμοποιηθούν στην Ε.Ο. μπορεί να προέρχεται από τις παρακάτω πηγές:

A8. 1 Το προσωπικό υλικό του κάθε αθλητή που συνεισφέρει για την προσωπική του συμμετοχή όπως και για την συμμετοχή της χώρας μας άνευ ανταλλάγματος.

A8. 2 Υλικό που ανήκει στην ΕΛ.Α.Ο. και το οποίο θα επιστραφεί μετά το πέρας της αποστολής.